LA VIE AU GRAND AIR

Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " " " " 28 "
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

L'ascension du Breithorn
par Miss EDITH-LEE BAKER

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse !**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ◪ *Fermes & Châteaux* ◪ *Femina*
Musica ◪ *La Vie au Grand Air*
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Mignonne

JUMELLE PLIANTE A CHAMBRE NOIRE

Exiger la marque de fabrique sur le bouton :
LA MIGNONNE
Patent brevetée S.G.D.G.

En vente chez tous les Opticiens

Prix : 26 fr. 50

L. PETIT, fabricant, 12, rue Barbette, PARIS
Téléphone : 292-63

LE MERVEILLEUX DESTRUCOR
supérieur à tous les coricides

(Rondelle-Emplâtre) infaillible, d'un emploi facile pour guérir en 3 jours par simple application d'une rondelle.
CORS - OIGNONS - ETC.
Se trouve chez pharmaciens et herboristes
Pharm. CHARLARD, 12, Bd Bonne Nouvelle, Paris
Prix : Boîte, 1.25 ; franco contre timbres-poste.

Cycles
SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :
Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

Les Plaques de Sensibilité extrême
LUMIÈRE

Marque Σ (Sigma)

Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.

Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.

Permettent, même en hiver et par temps sombres et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.

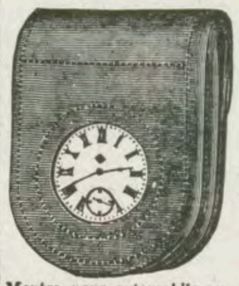
Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES
A. LUMIÈRE ET SES FILS
LYON

CYCLES *Perless*
PERFECTION IDÉALE
Motocyclette 3 ch. 1/2

DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT

USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS



Montre pour automobile ou voiture, mouvement garanti, gaine peau de porc. 20 fr. Franco domicile.

Orfèvrerie massive et plaquée
Coutellerie anglaise

SPÉCIALITÉ DE BIBELOTS DE TABLE EN ARGENT ANGLAIS ET CRISTAUX MONTÉS

E.-J. Bliss & Cº
43, boulevard Haussmann, Paris

Moteurs BUCHET
15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures

La Semaine Comique, par Henriot.

— Veine !... justement je n'avais pas d'entraîneur pour monter la côte !

— Supprimer les bookmakers c'est fort bien... mais on ne rétablira réellement la moralité aux Courses que le jour l'où on supprimera aussi les chevaux !

— Vous avez beaucoup voyagé, cet été ?
— Enormément... mais j'ai fait encore 67.597 kilomètres de moins que Miss Roosevelt...

Attendant impatiemment la conquête de l'air pour pouvoir courir plus facilement après les perdreaux.

LE
BLACK MIXTURE MÉRÉ
est un baume cicatrisant infaillible
pour la guérison des plaies chez tous les animaux.
Le Flacon : 2 f. 50

NETTOYEZ VOS CHIENS AVEC LES
SAVONS DES PIQUEUX
Le Pain, franco : 1 fr. 20

L'ANTIPSORIQUE LEBEAU
est le meilleur topique pour guérir
GALE, DÉMANGEAISONS, DARTRES, HERPÈS, etc
La Boutle ; pour chien : 4 fr
pour cheval : 6 fr. 50
franco gare, en plus, 0 f 75

BROCHURES, PROSPECTUS, FRANCO SUR DEMANDE

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
BREVETÉ S.G.D.G.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

DÉPOSÉ

BUSTE IDEAL
Développement et Fermeté des Seins
en deux mois par les
PILULES ORIENTALES
seul moyen pour la femme d'augmenter rapidement son tour de poitrine et d'acquérir un buste arrondi, ferme et bien développé. Traitement garanti sans danger, approuvé par les sommités médicales et pouvant être suivi en secret, à l'insu de tous.
Flacon avec notice 6 f 35 franco,
J. RATIE, Phien, 5, Pass. Verdeau, Paris.
Dépôt à Bruxelles, Phie St-Michel, 15, Bd du Nord

BOUGIE A CLOCHE **LUTH**
29, RUE BRUNEL - PARIS
DIPLOME D'HONNEUR
Exposition de Milan 1905

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

POUR **ÊTRE ÉPATANT** à la Noce, à la Fête, en réunion où l'on s'amuse,
RIRE ET FAIRE RIRE envoy. adresse et 0 f 30 en timb. à la Sté de la Gaîté Fne, 65, r. Faub. St-Denis, Paris.
vous recevrez **Album illustré**, catal. 130 pag. 300 grav., comiq., farc., physiq., magie, sorcell. chans. monol. à succès, prod. de beauté, insig. pr soc. déc. drôle, lib. spéc. **3 primes extraord.**

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

GRAND COMPTOIR SYNDICAL DES MONTRES extra-plates de BESANÇON
Cie du CHRONOMÈTRE "LE ROYAL"
Envoi à l'essai de MONTRES PLATES, CHRONOMÈTRE *à ancre non magnétique.*
Boîte Acier 25 f ; Vieil Argent 30 f ; Argent 35 f
Boîte Plaqué Or à 60 gr. 55 fr. ; Tout Or 135 fr.
GARANTIE 10 ANS
Chiffres PLAQUÉ-OR en relief fixé sur la Boîte GRATUITEMENT

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de **100 comprimés** — EXIGER LA MARQUE : **VICHY-ÉTAT**

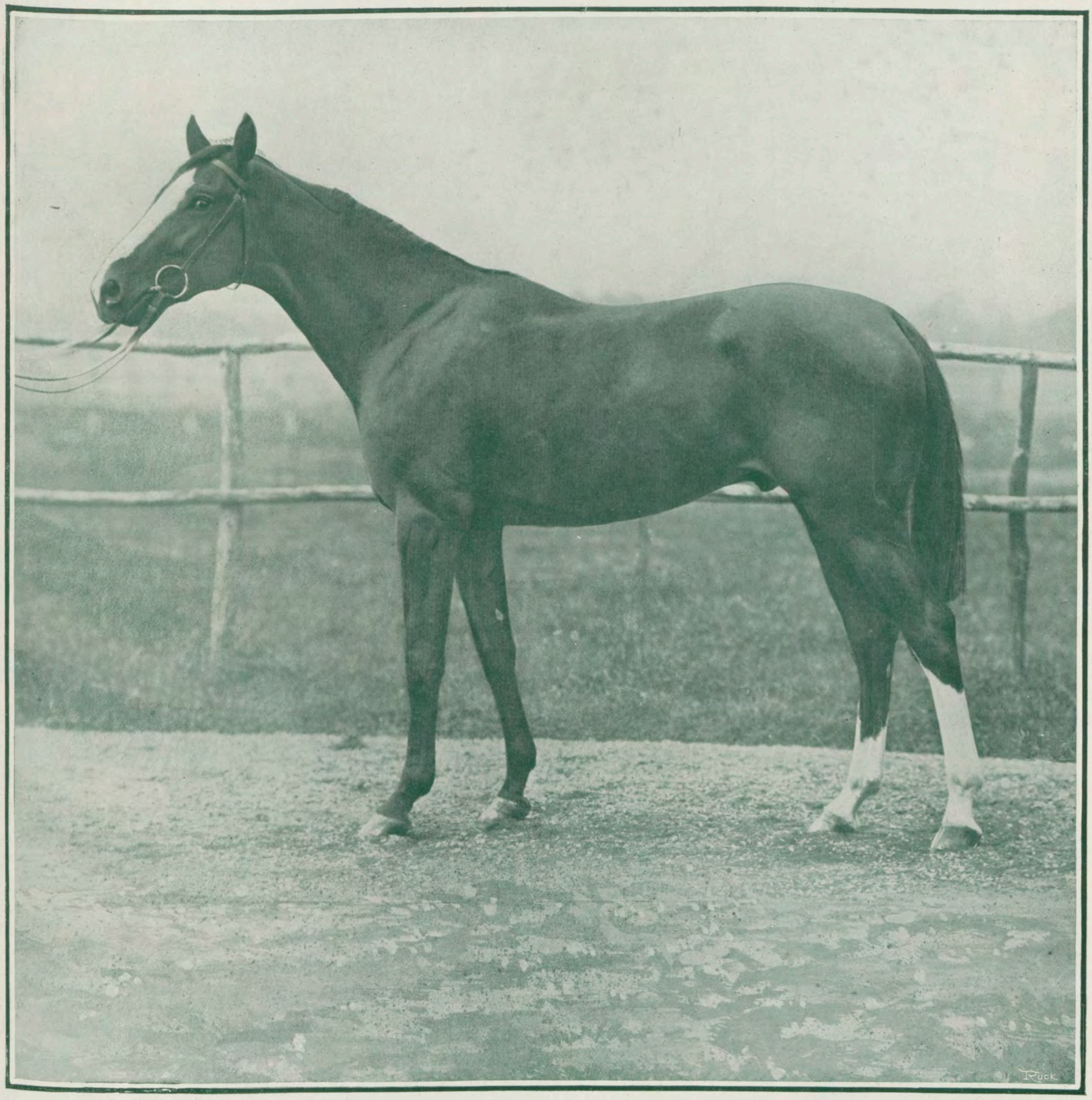
SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe,
Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 octobre 1905. — N° 369
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



GOUVERNANT, **PAR FLYING FOX ET GOUVERNANTE**

élevé chez M. Ed. Blanc, au haras du Jardy : stud groom : M. Duret. Gouvernant vient d'être vendu 500.000 francs au Gouvernement autrichien et fera la monte au haras impérial de Napajeld.

M. Edmond Blanc devient le fournisseur attitré des haras impériaux et royaux d'Europe. Les administrations des haras étrangers ne reculent devant aucun sacrifice pour s'assurer le sang des meilleurs étalons ayant fait leurs preuves. Voici que le gouvernement autrichien vient d'acquérir un des cracks de La Fouilleuse, qui est en même temps un des élèves du Jardy, fils de Flying Fox, admirablement taillé en étalon. La carrière de Gouvernant est des plus significatives : En trois ans, il a gagné 726.777 fr. 50 d'argent public : il est le vainqueur des trois manches de 1903, 1904, 1905 au Prix La Rochette, fait unique dans les annales hippiques ; à deux ans il enlève le Premier Criterium international et le Prix Yacowlek ; à trois ans, la Poule d'Essai des Poulains, le Prix du Président de la République, le Prix Monarque et le Grand Prix de Vichy ; à quatre ans, il est huit fois premier. Nous verrons encore cependant, malgré cette vente, Gouvernant courir dans le Prix Gladiateur sous les couleurs de M. Edmond Blanc ; au lendemain de cette épreuve, les délégués du Gouvernement autrichien en prendront livraison, et il sera dirigé sur le haras de Napajeld où se trouve également l'étalon du Gouvernement : Matchbox.

RALLYE A CHANTILLY

Lieutenant de Morolles. | M. de Salverte. | Maître Balézeaux.

Au Rendez-vous.

Le Rendez-vous de Rallye était au château de Coye. Le parcours dans les prairies de la Morlaye et du Moulin-des-Bois, comprenait une série de rivières et de gros fossés très amusants à sauter. A cheval, plusieurs officiers du 2e hussards et des amazones.

Mme et Mlle de Savignies.

L'arrivée du Rallye a eu lieu chez M. et Mme de Savignies, qui ont offert à leurs invités un excellent goûter. Citons, au hasard, parmi ces derniers : la comtesse d'Ideville, M. et Mme de Saint-André,

Le mail de M. Robinot.

MM. et Mme Gouin, Mme Fouret, M. Robinot, Mlles d'Yanville, Krafft, Herbinière, M. et Mme Verdé de l'Isle, comte Jean de Mython, M. de Waru, M. et Mme Fraizier, comte d'Harambure.

GRANDES CHASSES EN AUTOMOBILE

Deux voitures à vapeur dans les forêts du Canada et de l'Est Américain.

Un extraordinaire exploit sportif vient d'être accompli par cinq jeunes Américains qui ont traversé en auto les grands bois de l'Etat du Maine, jusqu'au Bas-Canada.

Chassant le gros gibier, grâce à leurs engins silencieux, « descendant » le caribou aux pattes agiles, suivant, pour avancer, de vieilles traces d'émigrants à travers les forêts, d'autres fois déblayant le chemin à coups de hache, piquant les tentes, la nuit, dans les clairières ; tantôt réveillant les échos d'un coup de feu à portée sûre ; menant, enfin, la rude vie du camp au milieu des solitudes sauvages... Tout cela avec des automobiles !

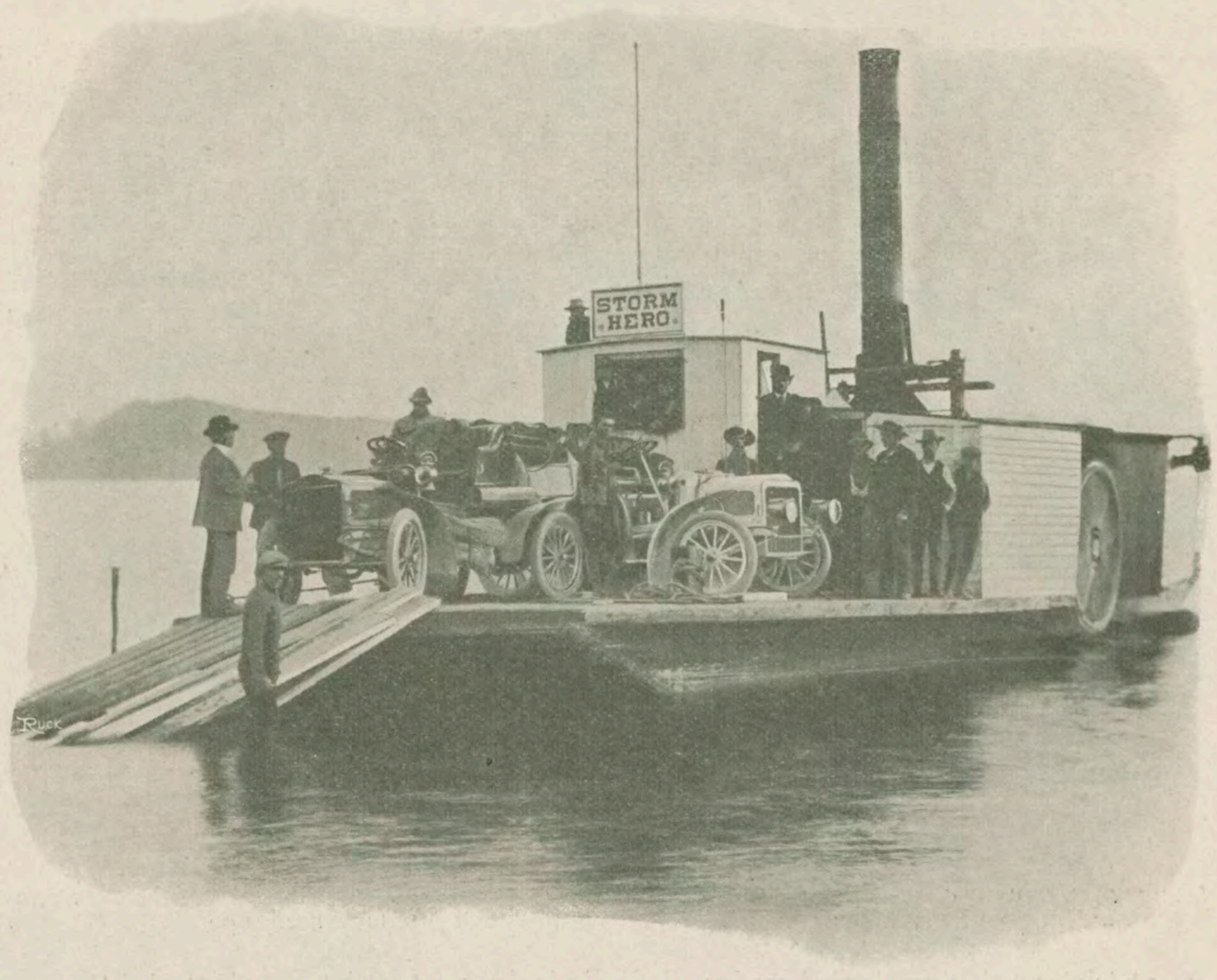
Mais laissons la parole à M. N. Lazarnick, à qui nous devons des détails suggestifs sur sa peu banale exploration, ainsi que les curieuses photographies qui illustrent ces pages.

« Mes amis Ezra H. Fitch, Augustus Post, A. T. Edmunson, R. H. Johnston et moi, avons quitté New-York pour Portland (Maine) dans deux voitures à vapeur.

« Inutile de vous assurer que les autos étaient amplement approvisionnées en vue de notre expédition. Nous avions emporté des haches, une pelle, un mattock (sorte de sarcloir à large tranchant), une barre à mine, des grappins, des poulies. Tout cet attirail trouva presque de suite son utilité, car nous eûmes à abattre ou écarter du chemin beaucoup d'arbres verts ou de troncs couchés.

« Nous transportions aussi quatre tentes en soie rèche, une batterie de cuisine en aluminium, des sacs-lits avec matelas pneumatiques, toutes les conserves nécessaires, des lignes pour la pêche et nos carabines.

« Nos amis pourront vous dire que nous avons vécu aussi confortablement que dans nos propres « homes ».



La traversée à bord d'un bac à vapeur.

Dans un pays neuf, un voyage en voiture automobile est forcément accidenté : les routes sont à peine tracées; les ponts n'existent pas sur des rivières au cours encore sauvage; des bacs à vapeur robustes servent au passage des voitures et des piétons; les autos y sont embarquées pour se rendre aux territoires de chasse.

« Je suis convaincu que personne avant nous n'avait goûté cette joie spéciale, contrastante, raffinée, de parcourir en pionniers, le mystère des grands bois américains sur des engins souples, avançant sur le sol sans le moindre bruit.

« Nous connaissons la griserie de la vitesse sur la grand'route droite et libre, mais combien plus grisantes sont ces incursions précautionneuses au hasard d'une perspective nue dans la forêt, ou peut-être sur les vestiges d'une vieille route wagonable délaissée depuis un siècle, souvenir de l'exode lent, grinçant, pénible, des anciens colons new-yorkais. — Sur de vagues ornières effacées, entre lesquelles une herbe courte a recouvert l'empreinte du sabot des bœufs, quelle étrange sensation que de passer — silencieusement et sans heurts — portés par les pneus d'une automobile !

« Nous avons quitté Portland le 25 août et avancé par la route jusqu'à Mattawamkeag en suivant presque constamment la ligne du Maine Central Railroad. Là nous quittâmes la voie ferrée pour nous enfoncer en pays inhabité, vers Patten, dans la direction du Nord.

« Un peu avant d'arriver à Patten, nous eûmes notre première émotion. Nous fûmes enfermés de longues heures par un immense feu de forêt. Toute la nuit fut passée sur le « qui vive », mais heureusement le vent tomba et nous pûmes sortir le lendemain par une trouée éteinte.

« Après Patten ce fut une succession de grandes collines chauves coupées par un vieux chemin herbu absolument droit. En haut de chaque dôme, nous pouvions découvrir le pays et le reste de la route, sur une grande distance.

« Nous fûmes ensuite dans une contrée rugueuse et sauvage. Un soir nous tombâmes dans un village indien. Notre entrée furtive, à la tombée du jour, causa la plus profonde impression aux habitants. Quelques chevaux rompirent leurs entraves et s'enfuirent.

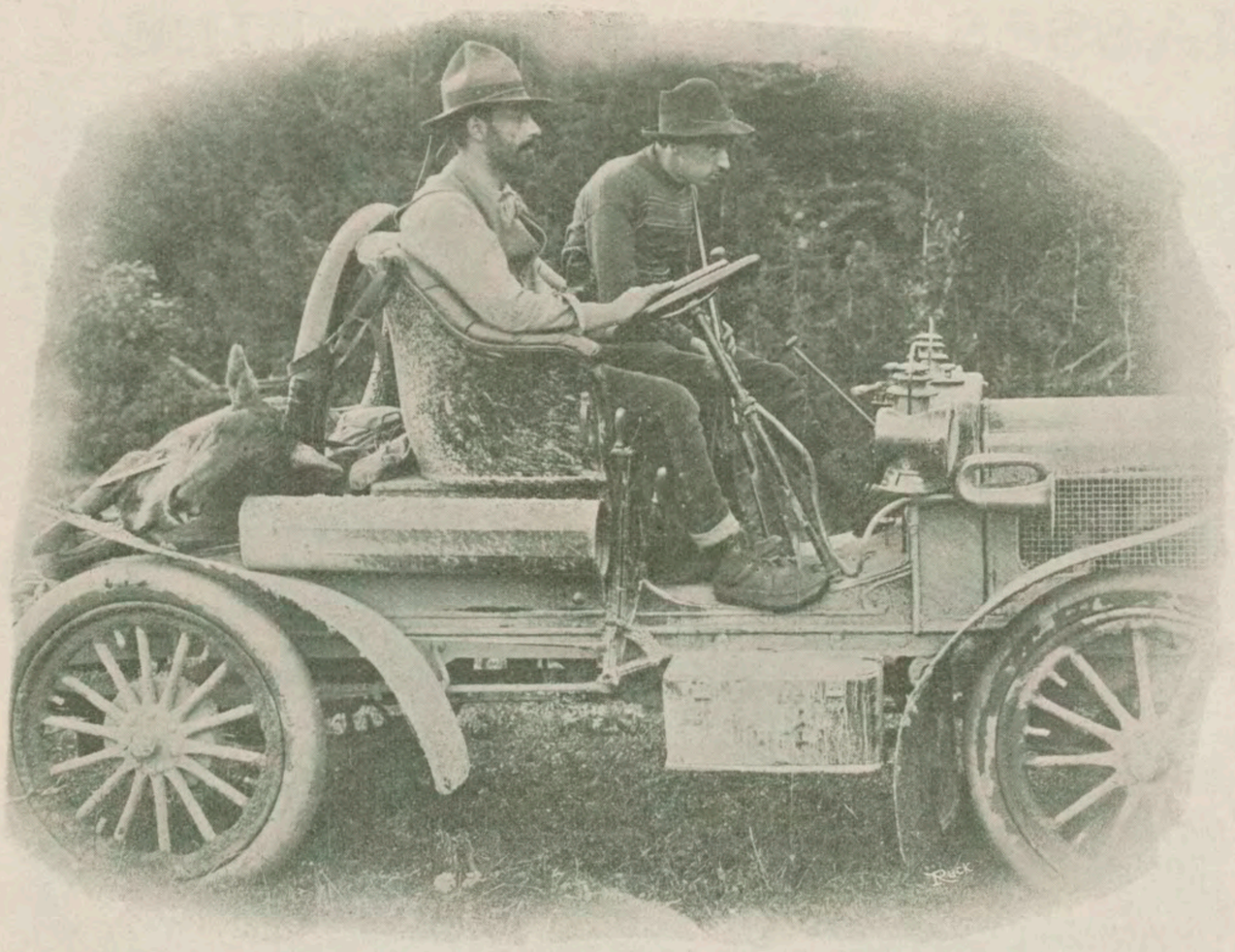
« Le camp fut piqué, cette nuit-là, près de Mazardis, au milieu des bois. Le lendemain, au départ, M. Fitch abattit *de son siège* un magnifique caribou. La bête fut vite paquetée sur l'arrière de notre machine, à la place de la symbolique « couronne funéraire » figurée par deux pneus de rechange. Vers Ashland nous entrâmes en pleine forêt. Pendant quinze milles on ne

Le passage à travers la forêt.

Souvent, pour atteindre des fourrés giboyeux, les chasseurs doivent tracer à coups de hache leur chemin; au besoin abattre des arbres qui leur barrent le passage.

Le campement.

Au cours de leur expédition en forêt, les automobilistes chasseurs emportèrent quatre tentes de soie qu'ils dressèrent dans les clairières. Ils y vécurent dans le plus parfait confort.



Les voitures des chasseurs.

La carrosserie de celle-ci ne comprend que deux baquets, les grosses pièces abattues sont arrimées sur l'arrière, au-dessous des pneus de rechange.

Sans quitter le silencieux véhicule qui lui a permis d'approcher le gibier, le chauffeur fait feu.

vit pas le plus petit signe de vie humaine. Enfin Eagle Lake fut atteint. Là presque tous les « settlers » (1) étaient de vieux Canadiens français. Pas un d'eux ne comprenait l'anglais. On se serait cru en pleine Normandie.

« A Fort-Kent nous passâmes la frontière. La rivière Saint-Jean (Saint-John River) fut traversée sur un radeau construit de nos mains ; nous étions alors dans le New-Brunswick, nos deux autos blanches toujours en excellent état. Puis nous gagnâmes Edmundstan, Notre-Dame du Lac, Saint-Honoré (paroisses du vieux Canada français) et enfin Bic, où nous avons campé cinq jours pour chasser le caribou et le moose. Partout nous avons été satisfaits de l'accueil des gens « du Bois et de la Plaine ». Une semaine plus tard, le Delaware and Hudson Railway nous ramenait, nous et nos machines, aux affaires de la grande cité. »

Voilà, n'est-il pas vrai, un raid peu banal et très américain ? Cela, malheureusement, me laisse cette pensée que, tout près de notre pays — où naquit vraiment la petite reine Automobile, — en Suisse, en Piémont — voire sur différents points de la frontière française il y a aussi des gens « du Bois et de la Plaine » qui fusillent tout simplement les excursionnistes en automobile, même quand ceux-ci ne se sont pas écartés des routes...

GEORGES DUPUY.

Le gibier ▰ Les forêts du Canada contiennent les gibiers les plus variés.

Grâce à l'aide que leur prête l'automobile, les chasseurs poursuivent et approchent le « caribou », cerf agile des forêts du Far-West. La plume s'y rencontre également, particulièrement, le moose, sorte de perdrix abondante en Ecosse.

(1) Colons.

Double Ascension du Breithorn par une Jeune Fille

Miss Edith Lee Baker atteint deux fois dans la même journée le sommet du Breithorn ⁂ Cet exploit n'avait jamais été accompli, ni même tenté ⁂ Extraordinaire performance récompensée par la vue du plus merveilleux panorama ⁂

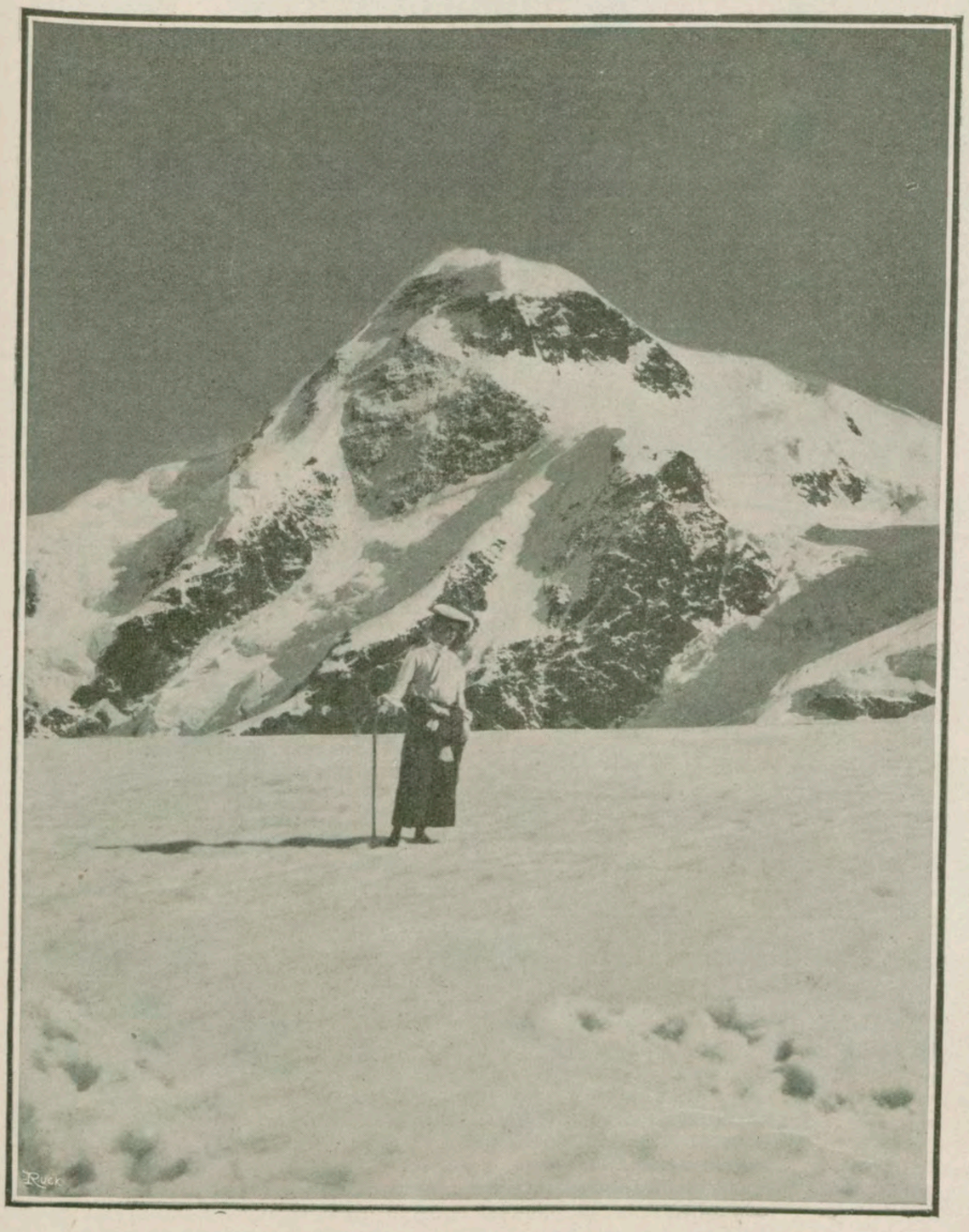
Une impressionnante performance vient d'être accomplie tout récemment dans les Alpes par une jeune fille américaine, Miss Edith Lee Baker, de Chicago, qui, d'ailleurs, réside à Neuilly depuis quelque temps déjà.

Les habitués du Vélodrome Buffalo connaissent d'ailleurs les fenêtres de la maison qu'elle habite, car elle a planté gaillardement un drapeau français et un drapeau américain à la croisée qui domine le dernier virage de la piste.

Miss Edith Baker vient de réaliser un merveilleux exploit en gravissant deux fois, en moins d'une journée, le Breithorn (3.795 m., Alpes Pennines). Accompagnée d'un guide et d'un porteur, la jeune fille est partie de Zermatt et atteignait l'après-midi la cabane Théodule.

A 9 heures du soir, accompagnée de ses guides, par un merveilleux clair de lune, elle commençait l'ascension du mont, dont elle atteignait le sommet à 11 heures et demie.

D'ailleurs, la vue du plus splendide des panoramas la récompensa de ses efforts. Sur les pics neigeux, la lune jetait l'éclat de ses rayons et dans la nuit claire se détachaient en plein ciel tous les détails des cimes éclairées des Alpes du Valais, au loin, des Alpes italiennes, et au bord de l'horizon, vaguement s'estompaient les sommets glacés de l'Oberland Bernois.



Dans la montagne.

Profitant d'un temps merveilleux, Miss Baker a gravi, deux fois en moins de douze heures, le Breithorn, — afin d'admirer, en plein soleil et au clair de lune, le merveilleux panorama.

Miss Edith Lee Baker.

Celle vaillante jeune Américaine qui vient d'accomplir un exploit peu banal est une charmante jeune fille de la meilleure société américaine.

Après avoir contemplé l'horizon merveilleux, la courageuse jeune fille commença à descendre pour regagner la cabane Théodule, où elle se reposa quelques heures avant de recommencer au grand jour l'ascension qu'elle avait déjà faite au clair de lune.

A 10 heures du matin, elle se remit donc en route et deux heures après, elle atteignait, pour la seconde fois en moins de onze heures de temps, le sommet du mont.

Elle pouvait contempler au grand soleil de midi les cimes aperçues la nuit précédente.

Les deux impressions furent aussi fortes et le paysage solaire avec ses ombres bleues et ses couleurs roses ne le céda en rien à la magnificence blanche du paysage nocturne.

Un temps merveilleux, d'ailleurs, avait favorisé la jeune fille ; le ciel était clair, la température assez élevée sans être lourde, et Miss Edith Baker eut la chance de n'être gênée par aucun des orages qui, cette année, ont été si nombreux dans les Alpes. Ce lui valut l'heureuse fortune de mener à bien son excursion.

Le soir même, elle regagnait Zermatt, après avoir accompli ce double exploit sans précédent, de mémoire d'alpiniste.

Les touristes en villégiature et la population locale firent à la courageuse montagnarde la plus merveilleuse ovation lors de son retour à l'hôtel — ainsi qu'aux deux compagnons qui l'avaient si vaillamment secondée.

Miss Edith Baker est une toute jeune fille d'une vingtaine d'années. Très rose, très mince, très blonde, l'on s'étonne un peu à la découvrir si frêle, de savoir qu'elle a supporté si brillamment la terrible fatigue de cette double ascension. Mais il y a dans ses yeux une lueur très vive qui montre une volonté capable de dominer les nerfs et qui commande à des muscles très solides et très assouplis.

Déjà, elle avait réussi d'autres performances difficiles, elle avait gravi la Yungfraü, la Tchinghorn et d'autres cimes dangereuses à atteindre, et quand on l'écoute raconter joyeusement sa dernière aventure avec de jolis rires, on devine qu'elle a d'autres projets en tête et que, quelque jour, elle accomplira à nouveau un exploit inattendu.

Robert Dieudonné.

L'entraînement raisonné pour les courses de fond

Comparaison entre les records du cyclisme et de la course à pied ✍ L'entraînement pour Marathon ✍ Le saut à la corde recommandé ✍ La tactique de la course ✍ Le corps humain est un bon moteur, il lui faut un bon conducteur. ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Les personnes peu initiées à la vie sportive considèrent généralement les champions des différents sports comme de véritables phénomènes. Et pour ma part, combien de fois n'ai-je pas entendu me demander si, vraiment, je courais ainsi pendant des heures. Pensez donc, couvrir près de 18 kilomètres en une heure! il faut certainement, pour accomplir pareil exploit, un être spécial.

La réalité est pourtant beaucoup plus simple, et l'être anormal est celui qui se trouve dans l'impossibilité de faire plus de sept ou huit kilomètres dans une heure.

En effet, tout homme bien constitué peut, avec un peu d'entraînement et de persévérance, faire bonne figure dans un sport; de là à adopter celui qui s'adapte le mieux à ses aptitudes et s'y spécialiser, il n'y a qu'un pas. On comprendra, dès lors, qu'il puisse accomplir des exploits extraordinaires, impossibles pour le commun des mortels.

Le départ.

Le poids du corps porte sur la jambe gauche (ou sur la jambe droite), le corps un peu penché en avant, prêt à perdre l'équilibre, qui se trouve détruit instantanément au signal du départ. Le départ, même pour une course de fond, a son importance, et doit être bien pris.

La foulée.

La foulée se fait naturellement, la tête et le corps droits, les bras accompagnant le mouvement des jambes, sans raideur et sans crispation. Le coureur de fond court un peu moins sur la pointe des pieds que le coureur de vitesse.

L'arrivée.

Dans une course disputée, c'est la première poitrine touchant le fil tendu en travers de la ligne d'arrivée qui décide de la victoire ; par suite, il est nécessaire de jeter brusquement la poitrine en avant à ce moment précis, comme le font les coureurs de vitesse.

Si l'on divise les sports en deux parties, l'une comprenant ceux qui se font à l'aide d'auxiliaires artificiels, par exemple la vélocipédie, et l'autre ceux qui n'emploient que les moyens naturels, comme la course à pied, on constatera que tandis que dans la première on enregistre une progression continuelle et très accentuée, dans la seconde, au contraire, l'état paraît stationnaire et les progrès accomplis sont insignifiants.

C'est qu'en effet, dans le premier cas, puisqu'on se sert d'un auxiliaire, par exemple, une bicyclette, les progrès accomplis se trouvent intimement liés au degré de perfectionnement de la machine employée, tandis que dans le sport pédestre, par exemple, les coureurs actuels disposent de moyens d'action identiquement pareils à ceux de nos ancêtres les plus reculés ; dans ce cas, les progrès accomplis dépendent donc uniquement de l'homme, et comme celui-ci s'est très peu transformé depuis sa création, il dispose toujours des mêmes moyens ; il n'y a donc de moyens de progression que dans un entraînement judicieux.

La preuve la plus éloquente de ce que j'avance se trouve donnée par la comparaison des listes de records des deux sports mis en parallèle. Tandis que la première a marché à pas de géant, doublant en quelques années, la seconde a enregistré péniblement quelques progrès, dus peut-être plus à un homme très bien doué qu'à une méthode d'entraînement supérieure.

C'est donc, à mon avis, sur cette question qu'il faut porter nos efforts, c'est pourquoi j'ai tenu à développer ici, trop succinctement il est vrai, quelques principes que j'emploie et qui, malheureusement, sont encore bien loin de l'idéal.

Le sport pédestre est, sans contredit, et de l'avis même des sportsmen les plus compétents, un des plus durs; exigeant de la part de celui qui le pratique des qualités de courage et d'endurance très développées.

Mais l'on comprendra aisément que, malgré toute sa force et son énergie, un homme ne brillera jamais au premier rang s'il ne s'est pas soumis au préalable à un entraînement sévère et raisonné.

Le corps humain est une machine merveilleuse, capable d'accomplir des prouesses invraisemblables, pourvu qu'on l'y prépare progressivement.

Je n'ai pas la prétention de faire ici un cours d'entraînement, mais j'ai cru qu'il serait intéressant pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* d'apprendre comment on se prépare à une grande épreuve telle que Marathon. C'est pourquoi je vais indiquer ce que je fais moi-même, et ce qui m'a toujours très bien réussi.

D'abord et avant tout, il faut suivre un régime.

Je n'entends pas par là qu'il faille changer son alimentation ou sa boisson, ce qui pourrait être très bon, mais ne serait pratique que pour de véritables professionnels. Ce qu'il faut, c'est se coucher à une heure raisonnable, se lever tôt, s'entraîner régulièrement et progressivement, et cela longtemps avant le jour de la course.

De plus, avant de demander un travail à un muscle, il faut le préparer, l'assouplir, sans le fatiguer, pour lui permettre d'accomplir un travail répété qui le développera et lui donnera la résistance nécessaire.

Or, dans la course à pied, ce sont les jambes qui fatiguent, et principalement quelques muscles, il est facile de s'en apercevoir au lendemain d'une course très dure.

Avant de commencer mon entraînement proprement dit, je m'applique

Les soins du pied.

La plupart des coureurs de fond s'enroulent autour du pied une bande de toile pour que le cuir de la chaussure ne frotte pas et pour éviter ainsi l'ampoule. La toile est d'abord serrée autour du pied, et finit autour de la cheville, qui est ainsi maintenue.

donc à développer les organes destinés à subir le plus de fatigue, sans pour cela négliger complètement les autres, ce qui détruirait toute harmonie, et amènerait rapidement une déformation peu recommandable.

Dans la partie inférieure de la jambe, les muscles jumeaux et soléaires, formant le mollet, le long péronier latéral, situé sur le devant de la jambe, le pédieux qui se trouve sur le cou-de-pied, ainsi que le droit antérieur de la cuisse, dans sa partie supérieure, se trouveront bien préparés si l'on fait du saut à la corde, en posant alternativement les pieds sur le sol, et non les deux pieds ensemble; l'on accomplit ainsi une véritable course sur place.

Pour répondre à une objection demandant pourquoi l'on se sert d'une corde, au lieu de sauter les mains vides, je répondrai que cet exercice serait fastidieux, sans la préoccupation continuelle de sauter le plus grand nombre de fois, sans manquer; de plus le mouvement rotatif des bras, fait travailler les deltoïdes et les triceps qui fatiguent même plus rapidement que les membres inférieurs, le souffle se régularise, et avec un peu d'habitude, on arrive à faire 1.000 et 1.500 sauts, sans interruption, ce qui dure environ dix minutes, et représente plusieurs kilomètres.

C'est grâce à des flexions du corps, en avant et en arrière, et avec l'aide d'un extenseur, que j'ai obtenu les meilleurs résultats pour le développement des muscles abdominaux si nécessaires lorsque l'on veut bien se comporter dans les descentes, où le corps se trouve violemment rejeté en arrière, et subit des secousses d'autant plus brutales, que le talon frappe directement sur le sol.

Lorsque le système musculaire se trouve ainsi bien préparé, on peut lui demander un travail, et l'entraînement commence. Il consiste à couvrir plusieurs fois par semaine, ou même tous les jours, un certain nombre de kilomètres, d'abord très doucement, puis petit à petit, en augmentant la vitesse et la distance. Après chaque séance d'entraînement, une douche, suivie d'une forte friction, et d'un savant massage, aura tôt fait de faire disparaître la moindre trace de fatigue.

C'est ainsi que l'on arrive à se mettre en forme, c'est-à-dire que, à ce moment, le système musculaire atteint son maximum de tonicité et de contractilité et se trouve prêt, par conséquent, à subir sans dommages, les plus violents efforts, souvent dangereux pour tout individu non préparé.

Mais suffit-il d'être en forme pour triompher de rivaux, également en parfaite condition ? A mon avis, non ! il entre encore en ligne de compte quantité de facteurs, contribuant pour une large part dans le résultat, et qui ne s'acquièrent qu'avec la pratique.

La préoccupation d'un coureur doit être de mettre tous les atouts dans son jeu, de se prémunir, autant que possible, contre les entraves qui pourraient gêner sa marche. Pour cela il doit étudier soigneusement le parcours, se familiariser avec les obstacles qu'il aura à vaincre, savoir même, au besoin, en tirer profit, et calculer d'après cela la meilleure façon de mener sa course ; il faut, en un mot, raisonner ce que l'on veut et ce que l'on peut faire. C'est ainsi que l'on acquiert la confiance en soi, si nécessaire, qui permet de se présenter au départ sans émotion, en possession de tous ses moyens, avec en tête l'idée fixe d'en tirer parti le plus possible.

Il ne suffit pourtant pas encore d'affronter le départ sans énervement : il faut encore savoir le prendre, et bien que cette question, primordiale pour les épreuves de vitesse, ne soit que secondaire pour celles de fond, elle a son importance, en ce sens que lorsque au même signal, plusieurs centaines de coureurs s'élancent ensemble sur une route, il est assez difficile de se sortir de la mêlée inévitable, sans incidents ou accidents ; il s'agit de trouver la bonne place et d'éviter les bousculades. C'est pourquoi il est avantageux de partir vite et bien, de façon à se sortir du gros du peloton.

De même il y a de multiples précautions à prendre pour éviter que les chaussures ne blessent, ou restent en route, ce qui est assez fréquent. En résumé, tout comme dans le sport automobile, il faut éviter la fâcheuse panne, connaître à fond son moteur et en étudier les organes, ce qui, avec un peu d'attention, n'est pas si difficile. A un bon moteur, et le corps humain en est un, il faut un bon conducteur ; à vous d'être à la fois l'un et l'autre.

G. Ragueneau
Champion de France 1901-1902-1903-1904-1905

L'entraînement derrière bicyclettes est excellent pour s'habituer à soutenir un train régulier et rapide, pour s'habituer à bien s'entendre avec ses entraîneurs et à se faire comprendre d'eux.

L'entraînement.

En cas de pluie ou d'empêchement quelconque, un peu de saut à la corde entretient la souplesse des muscles du mollet.

Ragueneau Renard.

De temps en temps, il est bon de courir avec un camarade dont on connaît la valeur, cela vous donne une ligne de comparaison et vous permet de juger où en est votre entraînement.

LES COURSES DE COTE

L'utilité mécanique des courses de côte ⁂ Leur histoire ; les débuts ; la progression des vitesses à Laffrey (Dauphiné) ; le Ventoux ; Gaillon et Château-Thierry (rétablissement de la série vitesse en 1905) ; le rendement d'un moteur tiers de litre à Château-Thierry

Le Mont Ventoux.

C'est au Mont Ventoux qu'a lieu une des plus grandes courses de côte de l'année ; l'épreuve du Ventoux, par suite de la longueur du parcours (21 kilomètres environ), est considérée comme une course de côte de fond, tandis que Château-Thierry et Gaillon sont des courses de côte de vitesse. Le Ventoux a quelquefois jusqu'à 13 0/0 de rampe.

Il semble que beaucoup de bons esprits, non des moindres, estiment que la course de vitesse sur route (type Gordon-Bennett) est d'autant plus féconde en enseignements précieux qu'elle doit être disputée sur un parcours plus accidenté. Le moteur, travaillant à des régimes variables, parfois très écartés de la valeur normale, y doit prouver une belle souplesse; l'embrayage doit être d'une sûreté de fonctionnement à toute épreuve et le changement de vitesse est lui-même soumis à un travail très dur.

Quoi qu'on puisse penser de cette opinion, à l'appui de laquelle il est aisé, au surplus, de fournir de bons arguments, il est certain que les courses de vitesse en côte répondent admirablement à la tendance générale, aujourd'hui, de rechercher la véritable automobile solide et confortable, gravissant bien les côtes et réalisant ainsi une belle vitesse moyenne. C'est même à peu près exclusivement dans ce désir qu'a le touriste de ne pas « lambiner » dans une côte qu'il faut chercher la cause de la vogue constante des 24/30 et des 30/40 chevaux. Si les épreuves comme celle du Ventoux tout dernièrement, comme celles de Gaillon et Château-Thierry bientôt peuvent nous permettre d'obtenir des constructeurs un meilleur rendement spécifique du moteur et un plus grand rendement dans la transmission, leur utilité est incontestable.

Une des plus anciennes courses de côte est celle que l'Automobile-Club Dauphinois organisa en 1901 sur la fameuse côte de Laffrey. Les voitures devaient gravir sur la route nationale nº 91 entre le pont sur la Romanche, à Vizilles, et Laffrey une route de 7 kilomètres, large, ne traversant aucune localité, ne présentant aucun tournant dangereux et possédant une pente régulière moyenne de 9,5 0/0 avec un maximum de 13 0/0. Pour donner une idée des progrès qu'accomplit annuellement l'industrie automobile, disons qu'en 1901, 15 concurrents seulement sur 23 eurent droit au diplôme que l'A. C. Dauphinois délivrait à tous ceux qui avaient réalisé une moyenne de marche supérieure à 10 kilomètres à l'heure.

En 1902, il y a 29 diplômés sur 34 concurrents et 19 d'entre eux font une moyenne supérieure à 15 à l'heure. Une Darracq légère monte à Laffrey à 40 à l'heure. Enfin, en 1903, on instituait sur la côte, non seulement une course de vitesse, mais encore un concours de tourisme. En vitesse, le vainqueur dépassait le 70 de moyenne, en tourisme, un omnibus Serpollet à 15 places, gravissait la rampe avec facilité et le vainqueur grimpait à 54 à l'heure.

La côte de Laffrey est presque abandonnée aujourd'hui, et c'est grand dommage : son sol comme son tracé étaient supérieurs à ceux de La Turbie, de tragique mémoire, et même à ceux du Ventoux, qui est en passe de ne plus permettre aux monstres de vitesse de pouvoir s'étendre à leur aise.

Cette route du mont Ventoux doit cependant être conservée par les touristes, car il y a là un terrain d'épreuve absolument sans rival. On sait que les voitures doivent s'y élever de 1.600 mètres sur un développement total de 21 kilomètres, d'où ressort une rampe moyenne de 8 0/0; le maximum étant 13 0/0. Le temps mis par Cagno, le vainqueur de cette année pour parvenir au sommet indique que la voiture s'élevait de 1 m. 75 environ par seconde. Si on veut bien réfléchir que la vitesse des ascenseurs est le plus souvent de 1 mètre par seconde, on se rendra compte du travail formidable auquel est soumis tout le mécanisme moteur. Quant à l'impression ressentie à bord de ces 100-chevaux dès que se présente une côte, elle est extraordinaire. On se sent véritablement enlevé.

Aujourd'hui, les deux courses typiques de côtes sont Gaillon et Château-Thierry. Celle de Gaillon s'est courue pour la première fois en 1899 et va ainsi se disputer pour la septième fois. Elle a toujours connu la plus grande faveur de la part des constructeurs comme du public. On en saisit aisément les raisons : son tracé est rectiligne, ce qui supprime le coefficient conducteur, et la rampe est fort dure. Château-Thierry présente un profil plus terrible encore, et bien des moteurs ont peiné sur la fin de la redoutable côte des Chesneaux.

Cependant, les grandes vitesses réalisées dès 1903 avaient obligé l'*Auto*, journal organisateur de ces deux importants meetings à supprimer la catégorie vitesse à Château-Thierry. Cette année, la municipalité de la coquette sous-préfecture de l'Aisne, qui a à sa tête le distingué M. Rep, a pris l'intelligente décision de faire les travaux nécessaires pour le relèvement des virages et l'augmentation de leurs rayons de courbure. Dans ces conditions, l'importance de la force centrifuge est très atténuée et le moment de renversement n'a plus une valeur dangereuse. Il y a, dans ces travaux faits à Château-Thierry, toute l'indication d'un signe des temps.

Je mentionne seulement les épreuves de côte qui, d'après les programmes créés en France se courent à l'étranger et dont les plus célèbres sont celles du Sœmmering en Autriche, du Mont-Cenis, en Italie, de Glencoë aux Etats-Unis. Il y a aussi une épreuve fort intéressante au Val-Suzon, organisée par l'Automobile Club Dijonnais.

On ne m'en voudra pas de terminer cette rapide chronique par une considération un peu technique qui met en pleine valeur les merveilleux petits moteurs d'aujourd'hui. A Château-Thierry en 1904, une motocyclette, type tiers de litre, couvrait le mille (1.609 m. 32) arrêté en 1 m. 43 s. La vitesse est donc de 15 mètres à la seconde. Or, le pourcentage de la côte des Chesneaux est de 10 0/0, la machine avec son cavalier pèse 120 kilogrammes. Il en résulte que pour accomplir cette remarquable performance, il a fallu une puissance à la jante disponible de 2 chx 4 et encore ne tiens-je pas compte de la puissance motrice nécessaire pour vaincre les résistances dues à l'air, à l'adhérence, à la transmission : or, les moteurs tiers de litre, après un essai prolongé au frein, atteignent difficilement 3 chevaux. Il y a donc, dans les machines d'aujourd'hui un rendement réellement extraordinaire et du progrès accompli, nous sommes, pour une part, redevables à l'excellent principe qui a inspiré les épreuves de côte.

C. Faroux.

La gagnante du Prix Vermeille (40.000 fr. — 2.400 m.).
Brienne, *f. b., 3 a., 59 1/2, par Champaubert et Presto; éleveur et propriétaire : M. le comte P. de Saint-Phalle; entraîneur : J. Dodd; jockey : Ransch.*

LES COURSES AU BOIS DE BOULOGNE

La défaite de Clyde
Les adieux de Caïus

Apart le prix Vermeille, réservé aux pouliches, cinq femelles seulement ont tenté de disputer les importantes épreuves du programme de dimanche. Et les cracks se sont fait battre. Clyde, la vaillante, a succombé devant Brienne, mais il est vrai que la pouliche de M. E. Veil-Picard s'est présentée dans de si mauvaises conditions que son entraîneur pouvait s'attendre à une défaillance. Clyde avait des crevasses telles qu'elle a couru les membres emmaillottés; il ne faut donc pas lui en vouloir de sa place de seconde, à une demi-longueur seulement de Brienne. La fille de Champaubert et Presto a toujours été une excellente pouliche, malheureusement, au lendemain de sa victoire dans le Prix Hocquart, elle fut atteinte par une légère épidémie de toux qui avait affecté son écurie, et c'est dans de mauvaises conditions qu'elle avait disputé le Prix Pénélope, la Poule d'Essai et le Prix de Diane. La compensation qui lui était due lui a échappé dans le Prix de Flore pour sa course de rentrée ; mais elle l'a trouvée dimanche, dans le Prix Vermeille, devançant Clyde, la gagnante du Prix de Diane, et Luzerne, sa rivale de Maisons-Laffitte. On est toujours heureux de voir les encouragements aller aux animaux qui les méritent et aux éleveurs qui font leurs efforts pour les obtenir.

Adam est le seul crack qui ait répondu à la confiance de son écurie ; il est vrai qu'il n'avait que deux adversaires de bien maigre qualité : Parfait et Francport ; le Prix de Cheffreville fut donc pour le fils de Flying Fox et Amie, un quasi walk-over ; cependant Adam a pu prouver qu'à chaque sortie sa condition s'améliore et qu'il sera à l'apogée de sa forme pour la grande épreuve internationale — elle ne le sera malheureusement que de nom — de dimanche prochain.

Caïus et Génial — coalition qui semblait formidable — ont succombé contre le petit, le menu Presto II, revenu à la brillante forme dont il avait fait montre l'année dernière à pareille époque. Peut-être bien que si Georges Stern avait été en selle sur Génial, le fils de Gouvernante aurait consenti à s'employer, mais

Le jockey Ransch,
qui a monté les vainqueurs des deux principales épreuves de dimanche : Brienne, dans le Prix Vermeille, et Presto II, dans le Prix du Prince d'Orange.

Presto II et Brienne retrouvent leur forme

Génial ne s'accorde pas avec le petit Bellhouse. La victoire de Presto II est certainement une de celles qui marqueront dans sa carrière ; le fils de Rueil n'a pas été, cette année, à beaucoup près, pendant la première partie de la campagne, le cheval de l'automne dernier, mais il a retrouvé actuellement tous ses moyens, et le vainqueur de Pretty Polly et de Zinfandel a pu sur le meme parcours et sur le même terrain suivre sans être brisé par lui le grand abattage de Caïus et le battre finalement comme Pretty Polly et Zinfandel l'avaient fait à Epsom.

La course de dimanche présentait pour Presto un double danger : il fallait d'abord suivre Caïus et résister ensuite à l'attaque de Génial. Les circonstances l'ont évidemment aidé. Génial, après s'être mal entendu avec son jockey pendant les trois quarts du parcours, est venu tardivement pour pouvoir jouer un rôle : il venait fort sur un adversaire qui n'avait pas donné l'extrême limite de ses ressources. Le Prix du Prince d'Orange a donc donné lieu à la seconde victoire de Ransch dans la réunion de dimanche. Presto, actuellement dans une forme remarquable, y a une fois de plus montré que le terrain lourd lui était particulièrement favorable.

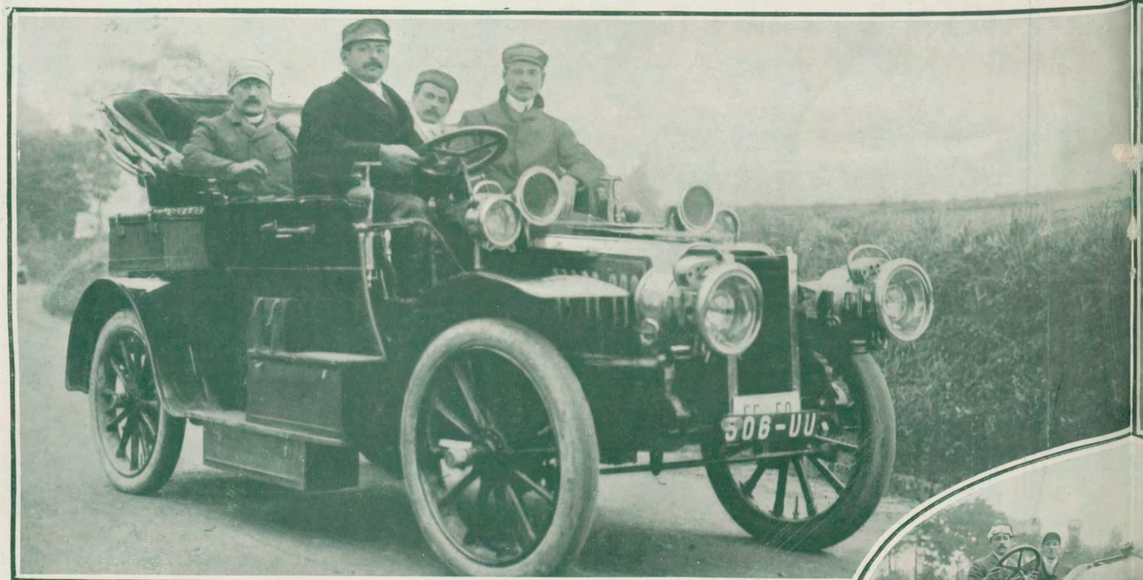
Signalons encore, dans cette journée, le succès de l'étalon Fourire dont les deux fils, Moulins la Marche — duquel son propriétaire a refusé 60.000 francs — et Fructidor ont pris les deux premières places dans le Prix des Chênes.

Un incident facile à prévoir, a eu lieu au pesage : M. Dumien, le donneur bien connu, y était présent; M. Hennion ayant remarqué sa présence, crut s'apercevoir qu'il y recevait des paris; l'ayant prié de le suivre au commissariat, il lui dressa procès-verbal, ainsi qu'à deux de ses employés; il est infiniment probable, si cet incident est suivi de conséquences judiciaires, qu'il donnera lieu devant les tribunaux à d'intéressants développements juridiques sur la question des paris aux courses.

F. P.

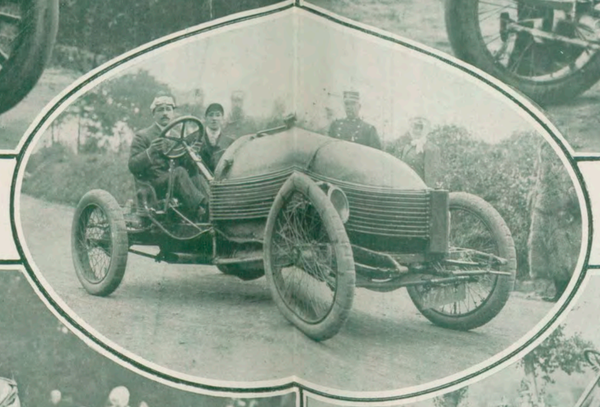
LES VOITURES A LA COURSE DE COTE DE CHATEAU-THIERRY

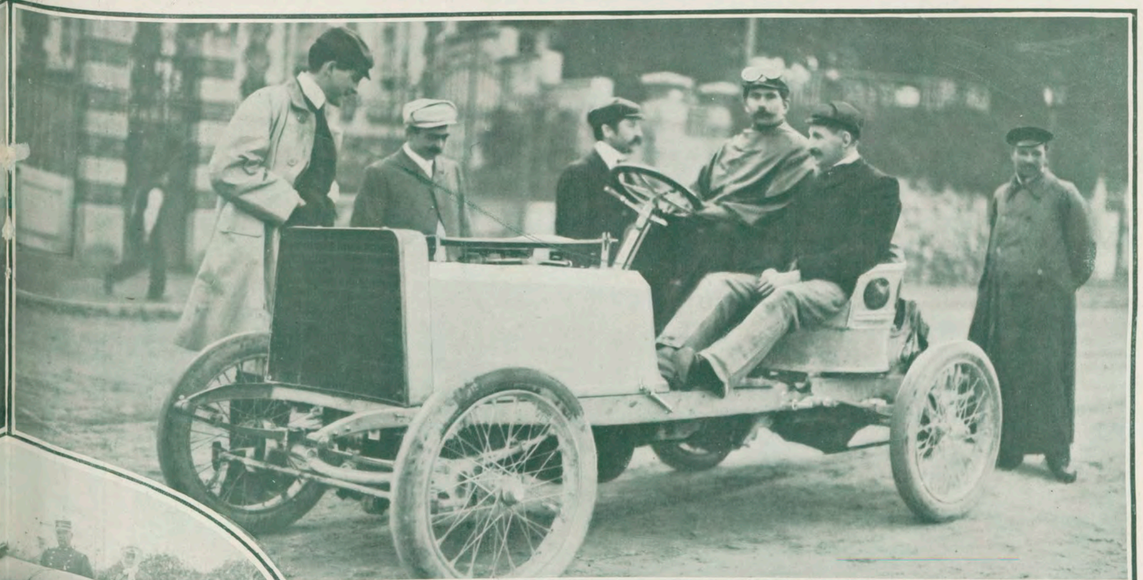
La Vie au Grand Air



La voiture *Serpollet*, munie de pneus *Michelin*, de M. Chanliaud.

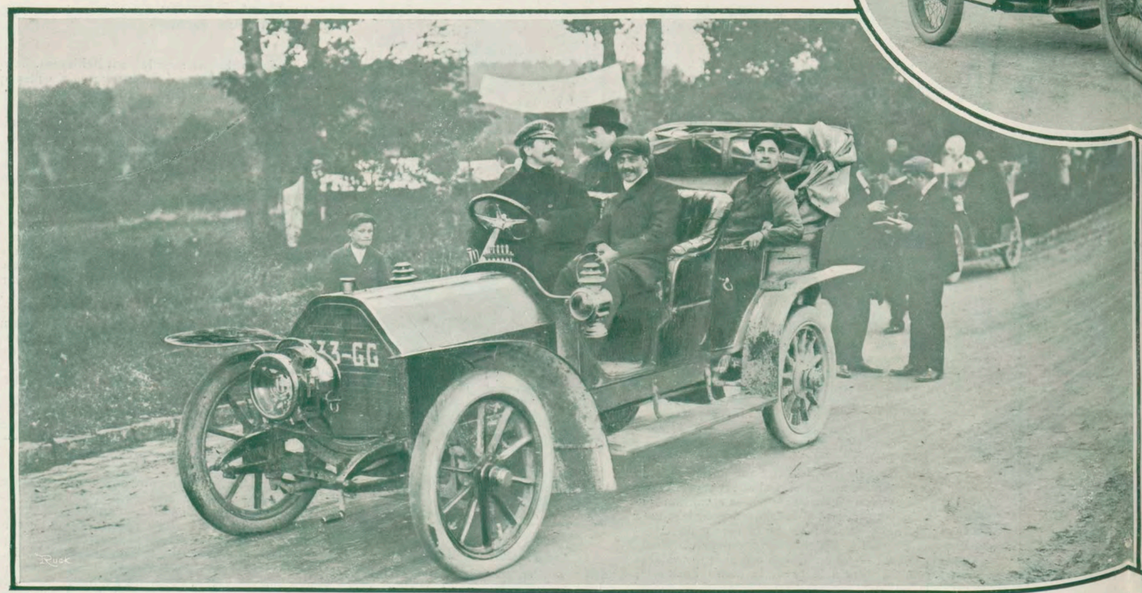
Cette voiture, dans la catégorie de 8.000 à 12.000 fr., a réussi à battre le record établi en 1903, par une voiture de la même marque, courant le kilomètre arrêté en 1 m. 13 s. 1/5 (ancien record : 1 m. 15 s.).





La voiture légère *Darracq*, munie de pneus *Michelin*, pilotée par Hanriot.

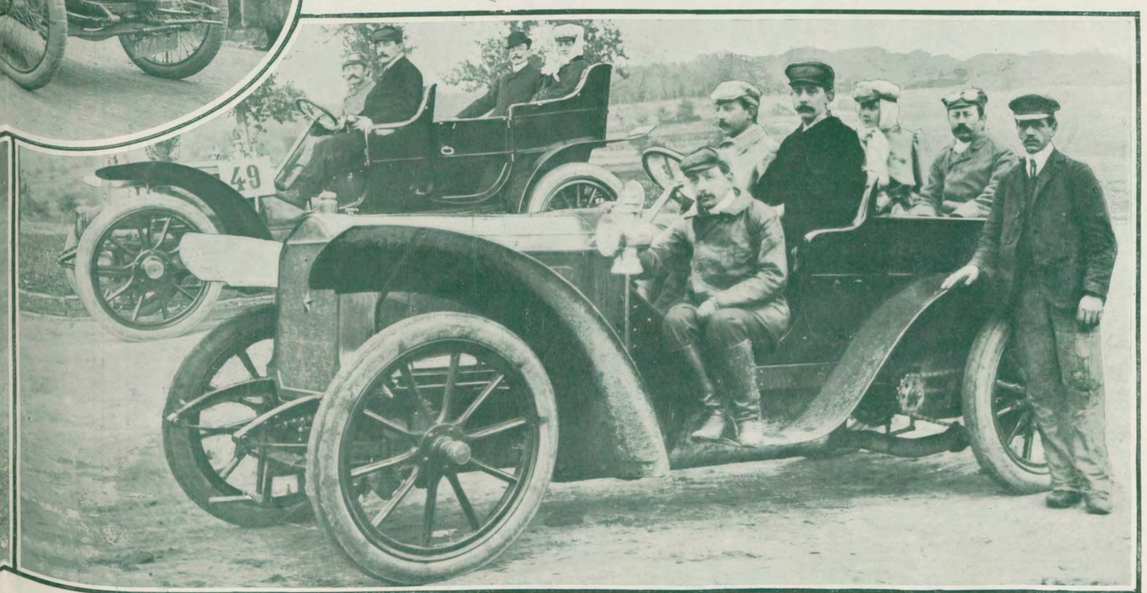
Hanriot, qui débutait pour la maison Darracq, *a triomphé dans la catégorie des voitures légères, courant le kilomètre arrêté en 41 s. 3/5.*



La voiture 30 H-P *Ariès* du baron Petiet.

Cette voiture, qui a monté la côte en 1 m. 23 s. 4/5, est la même qui a si brillamment marché dans la Coupe des Pyrénées.

Le camion Ariès, *portant 3 tonnes, à fait également un temps excellent, montant la côte en 17 m. 20 s. (moteur 12 chevaux, distance 1 mille lancé).*



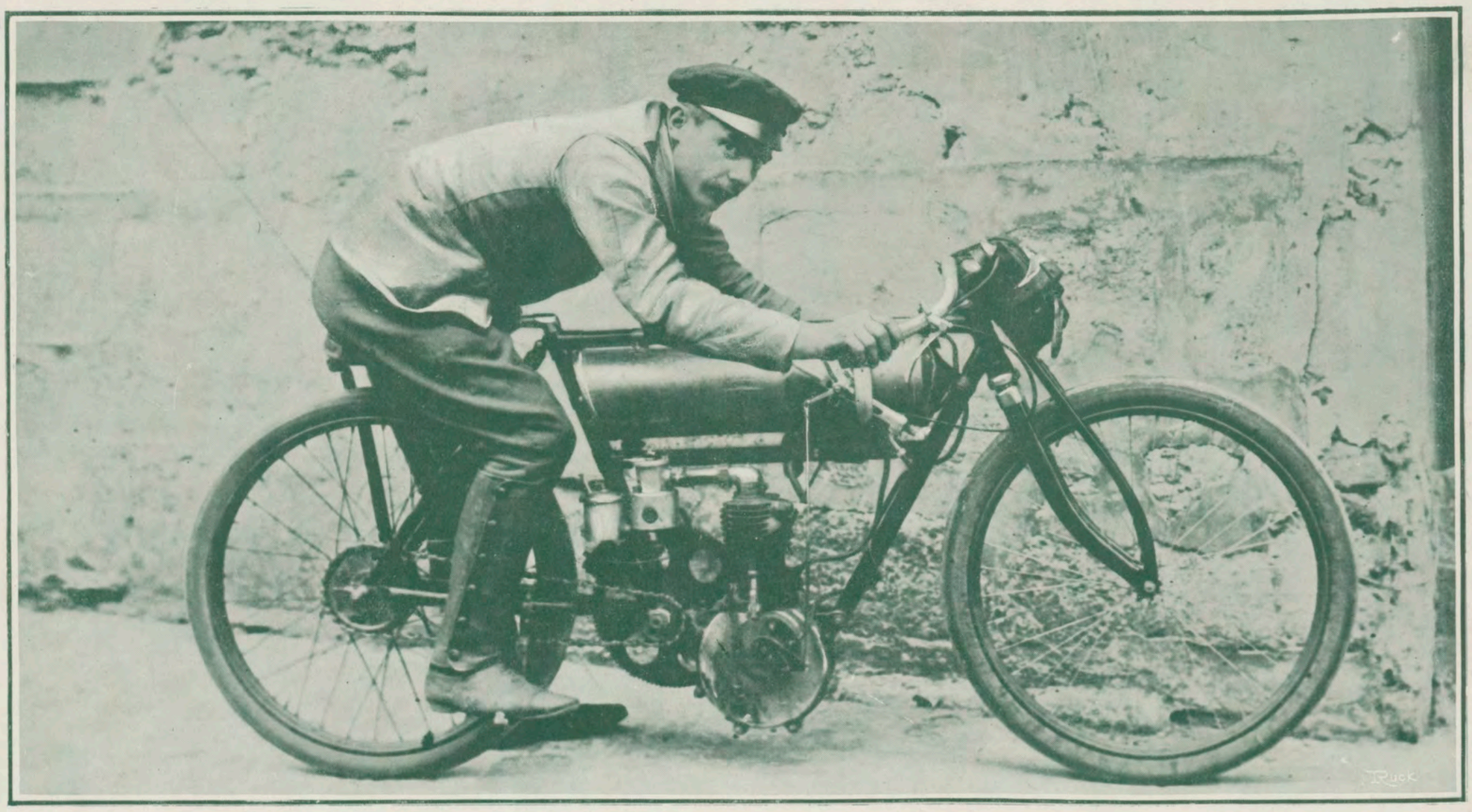
Clifford Earp, gagnant des grosses voitures.

La 6-cylindres, munie de pneus Dunlop, *que pilotait Earp, est celle de la Coupe Gordon-Bennett; c'est la même qui a battu en Floride le record du monde sur 1 mille. Elle a couvert le kilomètre arrêté en côte en 38 s. 1/5.*

Les deux voitures *Radia*.

La voiture Radia, *munie de pneus* Michelin, *conduite par Gasté, a gagné la catégorie de 18.000 à 25.000 fr., battant de loin le record de 1904 pour la même série (1 m. 4 s. 3/5 contre 1 m. 32 s. 1/5). Dans la catégorie de 15 à 18.000 fr., la* Radia *de Marnier se classe 2e et la marque prend aussi la 3e place avec Gasté.*

LES MOTOCYCLETTES A CHATEAU-THIERRY

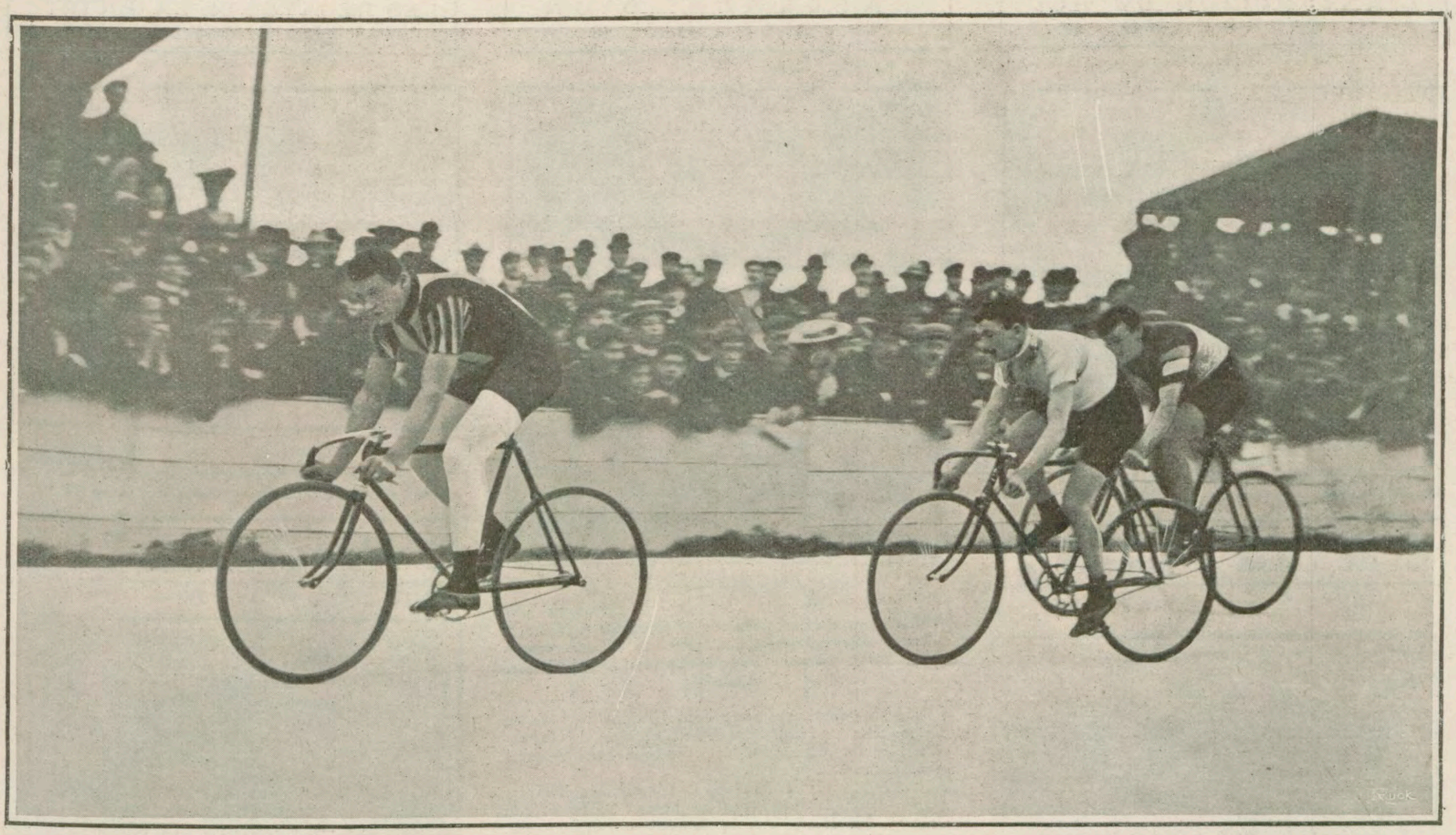


GIUPPONE, SUR MOTOCYCLETTE TIERS DE LITRE *PEUGEOT*

L'écurie Peugeot a brillamment couru le mille lancé dans la catégorie des tiers de litre ; en dehors de Giuppone, premier en 1 m. 40 s. 3/5, elle comprenait Champoiseau 4e et Cissac 5e. Le gagnant de 1904, Collomb, avait couvert le mille arrêté en 1 m. 45 s. 4/5.

ANZANI, SUR MOTOCYCLETTE *ALCYON*, MUNIE DE PNEUS *DUNLOP*

Anzani, quoique parti seul dans la catégorie des motocyclettes de moins de 50 kilos (mille arrêté), a fait un excellent départ et couvert la distance dans le temps excellent de 55 s. 3/5, soit une moyenne à l'heure de 69 kilom. 285.



Dupré. Poulain. Jacquelin.

Un passage.

Ce match, couru dimanche au Parc des Princes, a donné un résultat tout à fait régulier. Poulain, le meilleur homme de l'année, a pris les trois premières places, Dupré, les trois secondes ; Jacquelin, qui ne parvient pas à retrouver sa forme d'autrefois, a fini dernier.

Champions d'Hier, d'Aujourd'hui et de Demain

Trois manches semblables ✗ Triple victoire de Poulain ✗ L'avenir de Dupré
Une carrière trop longue

Il est rare qu'un match en trois manches donne un résultat aussi régulier que celui qui fut disputé dimanche au Parc des Princes, entre Poulain, Dupré et Jacquelin. Les trois épreuves ont donné le même résultat : Poulain les a remportées de haute lutte, après une énergique résistance de Dupré, qui a pris trois fois la seconde place. Vous en conclurez facilement que Jacquelin a fini trois fois dernier. En sorte qu'on peut dire que cette rencontre qui, vraiment ne s'imposait pas, a réuni le champion d'hier, celui d'aujourd'hui et celui de demain. Poulain, en effet, s'est affirmé cette fois comme le vrai champion. Ceux qui avaient hésité à voir dans le coureur nantais, dont la révélation a été longue, le digne successeur des Morin, des Bourrillon, des Jacquelin, peuvent être rassurés. Poulain a gagné les trois manches, partant chaque fois dernier et remontant ses concurrents dans la ligne droite avec la plus grande facilité.

Dupré, par contre, semble s'affirmer de plus en plus. Déjà dans le Championnat de France, il avait semblé inquiéter le vainqueur. S'il veut travailler sérieusement, il formera l'an prochain avec Poulain un team capable de résister à la coalition européo-américaine.

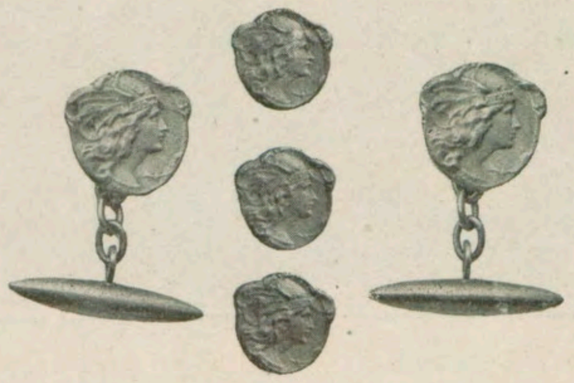
Quant à Jacquelin, il a fait dimanche une piteuse exhibition. Il est à souhaiter qu'il comprenne que sa carrière de sprinter est finie.

Depuis 1900, sa carrière fut une série de victoires brillantes et d'échecs pénibles. Les efforts irréguliers du champion national se sont brisées bien souvent contre la valeur et la tactique différente d'adversaires nouveaux. Les apparitions qu'il fit en piste cette année ne justifièrent guère la confiance de ses partisans. Il eût été préférable pour sa gloire qu'il imitât la sagesse de Bourrillon et de Morin. Mais c'est une qualité si rare de savoir se retirer à temps !

L. A.

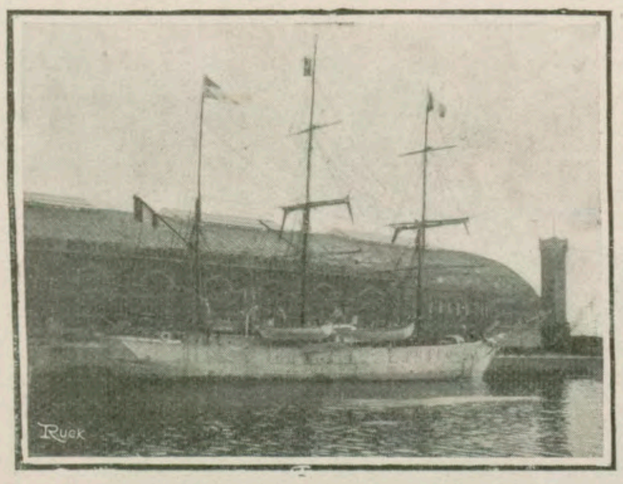
L'ABONNEMENT A LA "VIE AU GRAND AIR" REMBOURSÉ

Toute personne s'abonnant pour un an à la *Vie au Grand Air* ou renouvelant son abonnement pour un an aura droit au remboursement de cet abonnement, par une prime magnifique : une parure de chemise artistique en argent de la Maison du "Titre Fixe". Cette parure, d'une valeur de 26 francs, se compose de trois boutons de chemise et de deux boutons de manchettes à chaînette, en argent ciselé (titre fixe). La prime sera expédiée franco à toute personne qui en fera la demande en envoyant son abonnement moyennant les frais d'envoi (1 fr. 75) pour la France et l'Etranger.



La parure de chemise de la Maison du "Titre Fixe", d'une valeur de 26 francs, offerte en remboursement de l'abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

L'EXPÉDITION DU DUC D'ORLÉANS

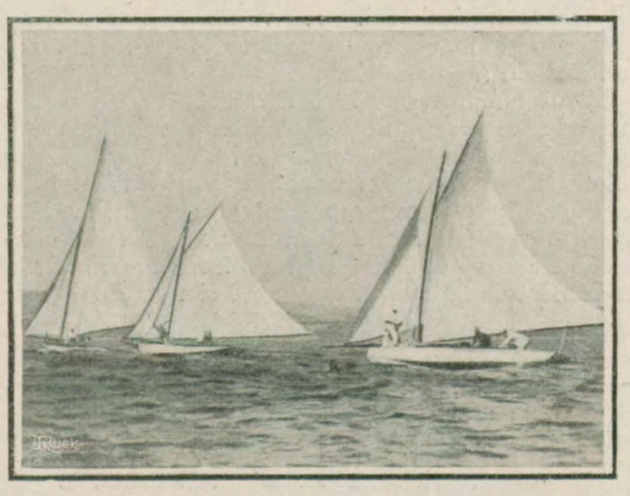


La *Belgica*, dans le port d'Ostende, au retour de son expédition arctique avec Mgr le duc d'Orléans.

UN CONCOURS DE PÊCHE A LA LIGNE A ANGERS

Ce concours a été organisé par le Syndicat des pêcheurs à la ligne d'Angers, le 17 septembre.

ÉPREUVES A LA VOILE SUR L'ÉTANG DE THAU



Le départ de l'épreuve des voiliers aux régates internationales, courues sur l'étang de Thau (Cette). La victoire est revenue l'*Alcyon II*, à M. Bonafos.

Courues par un beau temps et avec une brise assez forte, les régates internationales données par le Sport Nautique de l'Etang de Thau ont été intéressantes au plus haut degré. Un seul accident à déplorer, accident d'ailleurs purement matériel : le *Petit-Pierre* démâté aussitôt après le départ.

A part cela, la lutte a été magnifique : les concurrents se sont suivis du départ jusqu'à l'arrivée et les vaincus ont été battus de peu. Finalement l'*Alcyon II*, à M. Bonafos, gagne le prix d'ensemble, devant *Maroussia*, à M. Falgueirettes, et *Sita II*, à M. Roques. C'est la seconde victoire de l'année que remporte M. Bonafos, sur deux courses qu'il a disputées. Son yacht de un tonneau est de construction toute récente. *Maroussia*, qui jauge deux tonneaux, arrive second vec le temps qu'il a rendu à l'*Alcyon II*.

NAUFRAGE D'UN BALLON

M. de Brouckères M. Geerks

MM. Louis de Brouckères et Georges Geerks, à Saint-Valery-sur-Somme, peu de temps après avoir fait naufrage avec le ballon *Le Capitaine-Renard*.

Un drame émouvant s'est déroulé dans la baie de la Somme : un ballon de Belgique a été englouti, et les deux aéronautes qui le montaient ont à grand'peine échappé à la mort.

Il était minuit et demi environ lorsque le douanier Arthur Dion et le patron du bateau le *Métro*, du Crotoy, M. Desroziers, aperçurent un ballon qui, planant à une faible hauteur sur la baie de la Somme, était poussé vers la haute mer.

Tout d'un coup l'aérostat descendit sur l'eau. Les deux hommes, se rendant aussitôt compte de la situation, décidèrent d'aller au secours des aéronautes.

Leur inspiration fut des plus heureuses, car, arrivés à l'endroit de la chute du ballon, ils découvrirent deux hommes à moitié nus, qui luttaient désespérément pour se maintenir sur l'eau.

Les naufragés, recueillis, furent ramenés à terre, reconfortés et fournis de vêtements chauds par M. Chivot-Bellegueule, cafetier.

C'étaient MM. Louis de Brouckères et Georges Geerks, de l'Aéro-Club de Bruxelles, qui ont regagné la Belgique par le train de 2 h. 45.

Les recherches faites pour retrouver le ballon sont restées infructueuses; le *Commandant-Renard* est considéré comme perdu.

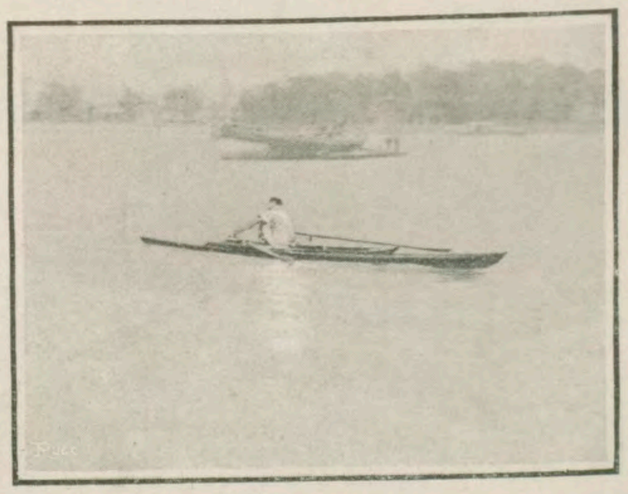
MORT DE F. FOS

Fernand Fos vient de mourir, à la suite d'une longue maladie, dans sa trente-neuvième année. Il était président de l'Association Sportive Française, Membre du Comité du Racing-Club de France, membre du Conseil de l'U. S. F. S. A. Il a été aussi le fondateur de plusieurs épreuves intéressantes, entre autres, des courses de vétérans. Sa mort sera regrettée de tous.

SOMALIS FOOTBALLEURS

Un match de football au Crystal-Palace, à Londres, le 22 septembre, entre une équipe de Somalis et les enfants des écoles.

LES RÉGATES DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE BORDELAISE



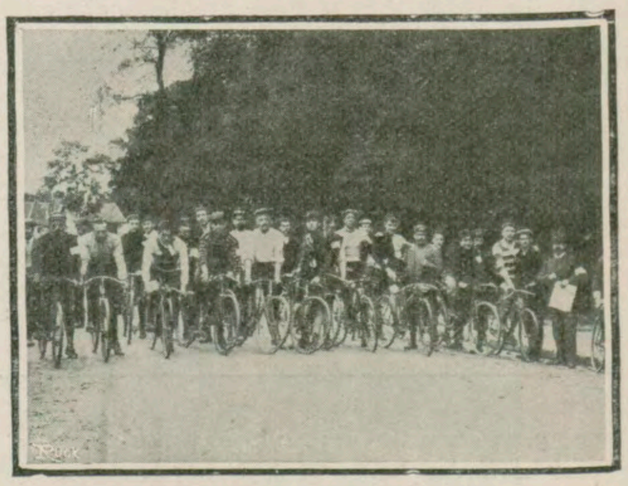
Prix de la ville de Bordeaux (canoës), gagné par Matet, champion de France d'athlétisme en 1904.

LE PÈRE DU ROI DE SERBIE EN BALLON

Le Prince M. Vinot

Le prince Karageorgevitch, père du roi de Serbie, a fait dernièrement une ascension en ballon, près du lac de Genève.

COURSE CYCLISTE DES SAVOYARDS A PARIS



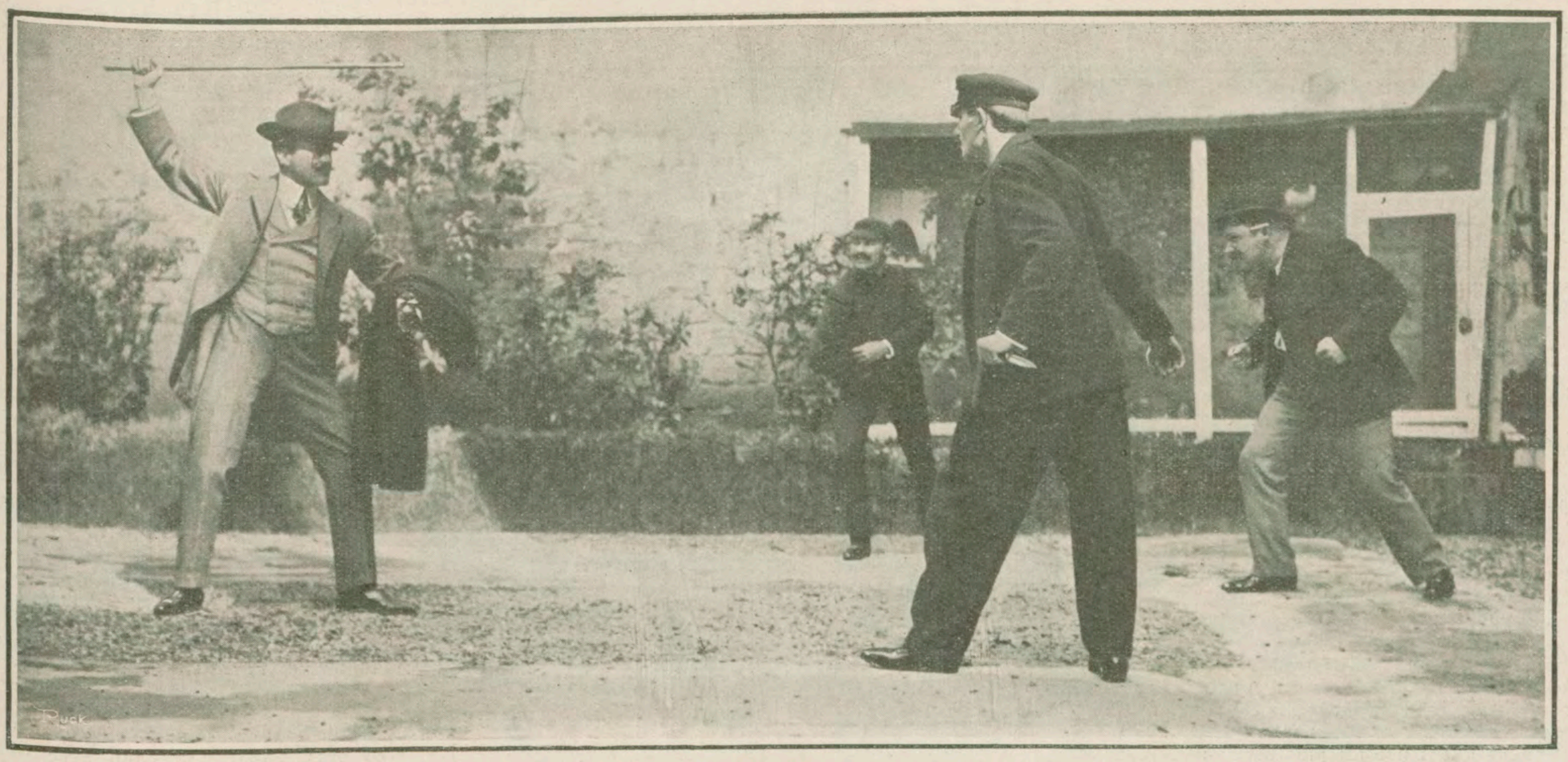
Les concurrents de la Course cycliste des Savoyards, au départ. Cette épreuve s'est disputée sur 56 kilomètres, et a été gagnée par Thurin (Henri).

Une course cycliste, organisée par *le Savoyard de Paris*, a été disputée le dimanche 10 septembre, sur un parcours de 56 kilomètres, allant de Ville-d'Avray aux Essarts-le-Roi, et retour. Seuls, les cyclistes amateurs, d'origine savoyarde, étaient admis à participer à cette course.

Bien que contrariée par un vent violent, cette épreuve s'est effectuée sans incidents, le premier ayant effectué le trajet en 1 h. 53 m. C'est comme on le voit, une très honorable performance.

Au classement général, nous relevons les noms suivants :

1. Thurin Henri; 2. Thurin Joseph; 3. Riond Paul; 4. Costerg Joseph; 5. Baud Joseph; 6. Favre Rémy; 7. Borrel Michel; 8. Meulet François; 9. Costerg Maurice; 10. Mogenier Noël; 11. Mogenier Jean.



L'art de se défendre ⌀ Première distance.

A distance relativement grande, et surtout contre plusieurs individus, une canne de cornouiller est d'un usage très pratique. Elle impressionne les assaillants, et, s'ils s'avancent, les blesse grièvement.

⌀ BOXE ET JIU-JITSU ⌀

Nos lecteurs sont au courant. Ils lurent dans la *Vie au Grand Air* (N° du 6 avril 1905), et dans les journaux quotidiens, combien un système de lutte japonaise, le *Jiu-Jitsu*, est à la mode dans les contrées anglo-saxonnes. Il vient de pénétrer en France, et il y fait grand bruit.

A en croire ses « lanceurs », il suffirait à l'homme le plus petit, le plus léger, le moins vigoureux, de connaître ce merveilleux Jiu-Jitsu pour avoir aussitôt raison d'un colosse. Mieux, la taille, le poids, la vigueur seraient non seulement inutiles mais *nuisibles!* Jeffries et Paul Pons, par exemple, pour ne pas se faire « tuer en dix secondes » par un Japonais de 120 livres, devraient apprendre, eux aussi, le Jiu-Jitsu ... Encore, leur poids et leurs muscles les généraient-ils !...

Tout lecteur de la *Vie au Grand Air* est trop sportsman pour ne pas avoir déjà défalqué de ces propos ce qu'ils contiennent d'impudente réclame !..

Les gens physiquement faibles sont en grosse majorité. On leur promet, grâce à un art mystérieux (*mysterious art*, écrit M. H. Irving Hancock, un des apôtres intéressés du Jiu-Jitsu en Amérique), qu'ils compenseront leur infériorité. Mieux : qu'ils en *profiteront*, puisque l'excellence des moyens physiques est plutôt nuisible ! Cela, bien entendu, moyennant un prix très élevé... Amusante combinaison commerciale !... Mais l'outrance même du boniment nuit déjà, chez nous, au Jiu-Jitsu : on ne lance pas en France un sport ou une affaire comme en Amérique. Les procédés qui conviennent à Chicago sont un peu gros pour Paris. Et puis, en tous pays, un instant arrive où la grosse caisse doit se taire et le spectacle commencer ; si le spectacle n'est rien ou n'est pas neuf, on siffle.

Le Jiu-Jitsu n'est autre que la lutte libre, celle où il s'agit non d'appliquer au tapis les épaules de l'adversaire, mais de lui faire le plus de mal possible, n'importe comment. C'est l'art de la défense quand les deux corps sont trop rapprochés pour que les coups de pied ou de poings restent possibles. Les torsions de bras y jouent le plus grand rôle et aussi les « plaquages » à terre en « passant la jambe » et sans « accompagner ». Tous nos lutteurs connaissent la plupart de ces gentillesses, d'autant mieux qu'elles leur sont strictement défendues ! J'ajouterai que pour les exécuter bien, il est presque indispensable *d'avoir beaucoup travaillé la lutte romaine.* François le Bordelais partage mon avis à ce sujet ..

Le Jiu Jitsu condense heureusement toutes ces prises dangereuses. Il a

Deuxième distance.

Rapidement exécuté, le coup de pied de pointe au creux de l'estomac met presque toujours l'adversaire hors de combat, sans risquer de compromettre l'équilibre de celui qui le porte

Deuxième distance.

Les coups de pied frappent l'adversaire, jiu-jitsieur ou non, de très loin, et l'empêchent d'arriver au corps à corps. Le coup de pied bas est l'un des meilleurs, surtout si l'on a de bonnes bottines.

des champions très remarquables, doués d'une science anatomique étonnante, et qui peuvent à force d'entraînement, de courage, d'à propos, compenser l'infériorité où toute méthode de défense qui — telle la leur — *exige* le corps à corps se trouve vis-à-vis de celles où l'on frappe de loin.

Mais ils cessent de nous intéresser, et même d'avoir une attitude sportive quand ils affirment que le Jiu Jitsu va, non pas compléter heureusement la Boxe, mais la reléguer aux antiques !...

Certes, au point de vue du combat « dans la rue » la boxe française et la boxe anglaise comportent des lacunes.

Mais le jiu-jitsieur, lui, ignore et les coups de pieds et les coups de poings! Il ne vaut qu'en corps à corps.

Or, examinons les diverses distances auxquelles se passe un vrai combat et les ressources que possède un élève d'une des salles parisiennes.

A longue distance, disons à *première distance*, il se servira probablement de sa canne, surtout contre plusieurs individus (fig. 1). La canne frappe vite et sec, et ses moulinets tiennent à distance les plus hardis ; elle brise aisément un bras, une jambe, et, de son bout, enfonce sans grand effort figures et estomacs.

Notre sujet n'a-t-il pas de canne? Il se trouve en *deuxième distance*, celle du coup de pied... Les Japonais prétendront-ils qu'un coup de pied bas (fig. 2), un coup de pied de pointe à l'estomac (fig. 3), un *chassé bas*, un *chassé croisé*, ou le simple *coup de pied direct* (on dit « de vache » à Montmartre !) sont des éléments de défense négligeables?...

Troisième distance.

Le coup de poing en sautant, frappe l'adversaire avec grande vitesse et, en général, lorsqu'il se croit encore hors de portée. Bien entendu, il est immédiatement doublé et triplé d'autres coups de poing exécutés sur place.

De plus près, en *troisième distance*, il emploiera ses poings. Le coup de poing « en sautant » (fig. 4) atteint l'adversaire de loin (presque en quatrième distance) et les diverses combinaisons de *directs* et de *swings* le mettent vite hors de combat.

Voici trois distances où le Jiu Jitsu est impuissant. La quatrième, c'est-à-dire dans le corps à corps, sera la sienne.

Notez pourtant qu'en corps à corps le boxeur n'est pas dépourvu; il peut exécuter, notamment, des *swings* très dangereux et des *chop-blows*...

Le *swing* est un coup bien connu; quant au *chop-blow*, il est fort peu enseigné en France, et même en Angleterre, où il s'employait surtout aux vieux temps des combats à poings nus — excellente note! — il s'exécute ainsi : 1° lever le poing à la hauteur de l'oreille, l'avant-bras perpendiculaire, la paume en avant; 2° frapper de droite à gauche et un peu de haut en bas, en *accompagnant* le plus possible le coup avec le corps. Immédiatement, doublez du gauche, triplez du droit, etc. De près, alors que d'autres coups sont impossibles ou ne produisent que des poussées, les *chop-blows* ont d'excellents résultats.

Remarquons qu'avant d'entrer en

Troisième distance.

Dans le cas où le boxeur prend une garde trop allongée, fait une feinte hasardeuse, le jiu-jitsieur s'emparera de son bras et le brisera sur son épaule.

Quatrième distance.

Deuxième temps du chop-blow. Un mouvement tournant du haut du torse abat le poing de droite à gauche et un peu de haut en bas sur la mâchoire de l'adversaire.

quatrième distance, il faudrait que le boxeur fût vraiment imprudent ou maladroit pour se laisser « arranger » par la lutte libre : par exemple, s'il prend une garde trop allongée, s'il feinte au hasard, il peut recevoir un de ces douloureux coups de tranchant de la main (fig. 7), où excellent les Japonais, et qui risque fort de le priver momentanément d'un bras; ou encore le jiu-jitsieur, sur la meme faute, saisit le bras, se retourne et le brise sur son épaule (fig. 8). (Vieux coup enseigné depuis longtemps à la salle Leclerc et publié dans l'excellent opuscule d'Emile André sur *l'Art de se défendre contre toutes sortes d'attaques.*)

En corps à corps, le jiu-jitsieur a donc l'avantage. Il combine remarquablement des torsions et des retournements de bras, avec des *cuts*, ces coups du tranchant de la main qu'il place avec grande précision à des endroits sensibles.

Les Japonais s'entraînent quotidiennement le tranchant des mains, en frappant sur une dure planche, et ils arrivent à donner des *cuts* très dangereux et qui constituent à mon avis, la partie la plus sérieuse de leur difficile defense contre des boxeurs.

On voit donc que dans trois distances sur quatre, l'élève d'une salle de boxe parisienne vaut mieux, contre un ou plusieurs apaches, que le jiu-jitsieur, et que dans la quatrième, quoique en net désavantage sur son rival, il ne reste pas complètement dépourvu.

Troisième distance.

Devant un jiu-jitsieur, il ne faut pas avoir une garde allongée, ni feinter inconsidérément, ou l'on risque de recevoir sur le bras un dangereux coup de tranchant de main. Voilà une de ces imprudences qui peuvent valoir au boxeur la défaite.

Si boxeur et jiu-jitsieur se rencontrent, ce dernier, pour arriver à une distance favorable, doit donc traverser deux zones où il risque de recevoir des coups bien dangereux. Normalement il *doit* être battu...

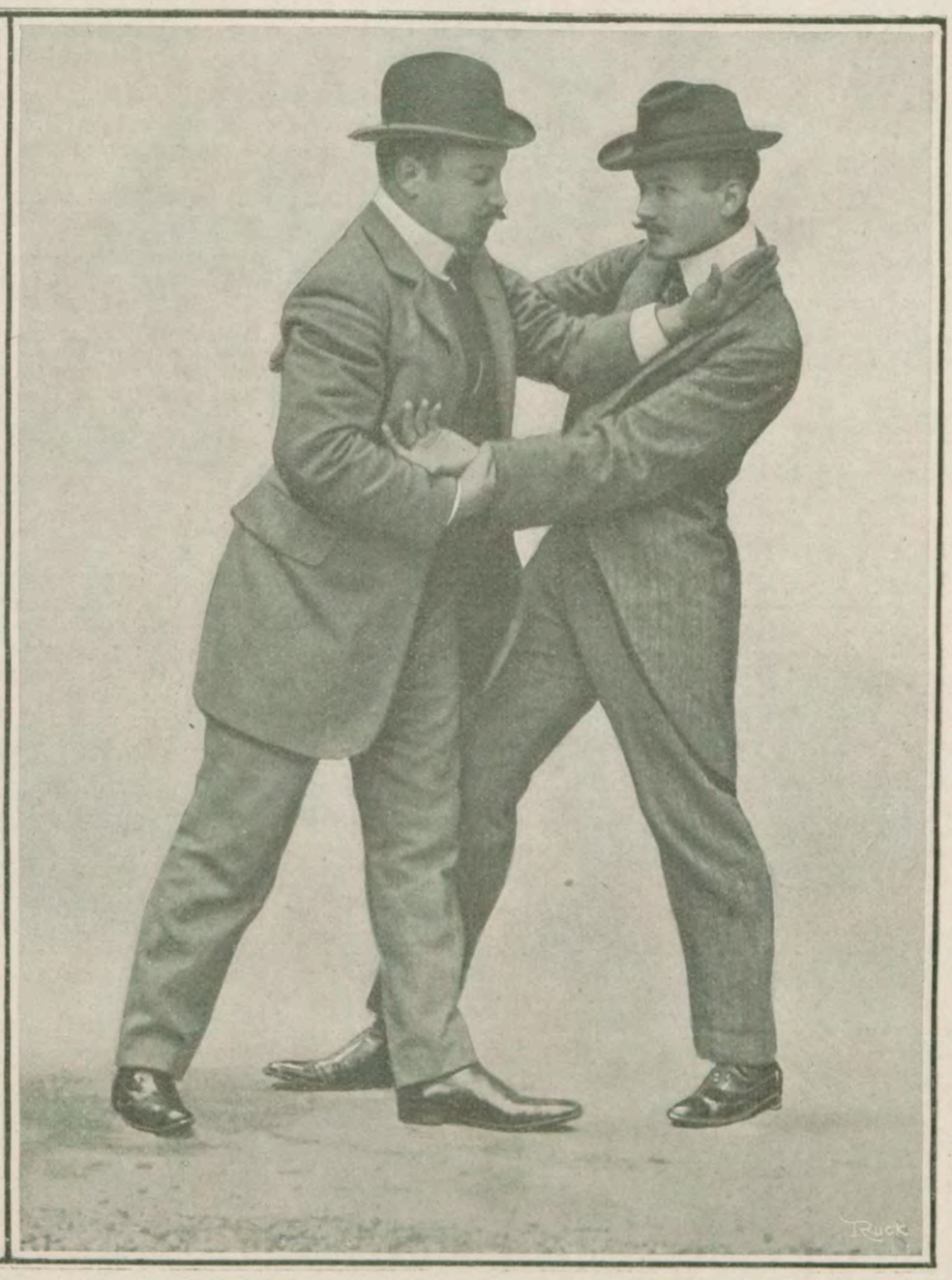
Je souligne *doit* parce qu'évidemment si le boxeur commet quelque gaffe énorme, le jiu-jitsieur peut en profiter !... Le premier venu, ou presque, peut apprendre à donner de solides coups de poings et de pieds Meme avec un certain manque de jugement, de science, le seul fait de « taper dans le tas » le rendra redoutable. Dans la rue, il arrêtera l'élan d'un voyou. Le jiu-jitsieur, lui, doit posséder des qualités extraordinaires de précision, d'à-propos, de tete, de vitesse ! Ses *prises* exécutées un demi-centimètre trop haut ou trop bas sont sans valeur... Admettons que quelques champions hors pair arrivent à cette virtuosité !... Mais les élèves ?... Nous les attendons, les élèves du Jiu-Jitsu !...

Je n'en considère pas moins le *Jiu Jitsu* comme un système excellent de lutte libre que tous nos boxeurs devraient s'assimiler. Ils s'assureraient ainsi l'avantage du corps à corps sur les Anglais. En effet, entre boxe anglaise et boxe française, la *troisième* distance est la dangereuse pour celle-ci ; elle doit se tenir toujours ou dans la *seconde*, celle des coups de pied ou dans la *quatrième*, celle du Jiu-Jitsu !...

J. Joseph-Renaud.

Quatrième distance.

En corps à corps, le boxeur n'est pas complètement dépourvu. Outre les swings, il a à sa disposition les chop-blows, qui sont de près les meilleurs coups de poings. Voici le premier temps d'un chop-blow.



Quatrième distance.

Coup tranchant de la main à un point très sensible de l'épaule, que les jiu-jitsieurs exécutent à merveille ; en même temps, violente torsion de poignet; le boxeur est certainement hors de combat.

LE CHAMPIONNAT DE LA SEINE

Conradès et Crombet, de l'U. C. N. B., vainqueurs dans la course des doubles-sculls, qui s'est courue le même jour que le Championnat de la Seine.

LE CHAMPIONNAT ITALIEN DE WATER-POLO

L'équipe de la Rari-Nantes-Roma, victorieuse dans le quatrième championnat de water-polo : Basilici, L. Serventi, Retacchi, Altieri (capitano), Bruti, E. Serventi, Sannibale (crustode dell' arco).

LA COURSE DU MOTOCYCLE CLUB DE REIMS

Péron, à 10 mètres de l'arrivée, dans l'épreuve des 100 kilomètres du Motocycle-Club de Reims, qu'il a gagnée, faisant a fait le parcours en 1 h. 58 m.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

Samedi 30 septembre.

Londres, Cristal-Palace. — Coupe du Motor-cycle (1 heure, motocyclettes) : 1. Thomas (Alcyon), 72 kilomètres ; 2. Crundall (Humber), à 5 milles ; 3. Colver (Matchless).

Dimanche 1er octobre.

Course de côte de Château-Thierry.

VITESSE (1 kilomètre arrêté).

Grosses voitures : 1. Clifford Earp (Napier), 38 s. 1/5 ; 2. Stead (Mercédès), 39 s. 2/5.
Voitures légères : 1. Hanriot (Darracq), 41 s. 3/5.
Voiturettes : 1. de la Touloubre (Darracq), 53 s. 3/5.
Motocyclettes : 1. Anzani (Alcyon), 55 s. 3/5.
Tri-cars : 1. Contal, 1 m. 17 s. 3/5.

TOURISTES (1 kliomètre arrêté)

Plus de 25.000 francs : 1. Panhard-Levassor, 55 s. 2/5.
De 18 à 25.000 francs : 1. Radia, 1. m. 4 s. 3/5.
De 15 à 18.000 francs : 1. Fiat, 1 m. 7 s. 1/5.
De 12 à 15.000 francs : 1. Svelte, 1 m. 40 s. 4/5.
De 8 à 12 000 francs : 1. Serpollet, 1 m. 13 s. 1/5.
Sur 1 mille (1.609 mètres) arrêté :
De 4 à 8.000 francs : 1. Boyer, 3 m. 25 s. 2/5.
Moins de 4.000 francs : 1. Boyer, 5 m. 30 s. 4/5.
Sur 1 mille lancé :
Motocyclettes tiers de litre : 1. Guipponne (Peugeot), 1 m. 40 s. 3/5 ; 2. Anzani (Alcyon), 1 m. 49 1/5.
Poids lourds : Automoto (camion), 9 m. 7 s. 2/5 ; Brillié (omnibus), 14 m. 42 s. ; Krieger (omnibus), 17 m. 3 s. 2/5 ; Ariès (camion), 17 m. 20 s. ; Brillié (camion 5 tonnes), 17 m. 58 s.

AVIRON

Dimanche 1er octobre.

Asnières-Courbevoie, Championnats de France. — Skiffs seniors : 1. Delaplane (S. N. B. S.) ; 2. Pichard (R. C.). — Skiffs débutants : 1. Boissière (S. E.) ; 2. Dubois (Epernay). — Doubles-sculls : 1. Delaplane-Delaporte (S. N. B. S.) ; 2. Pichard-Hovema (R. C.). — Quatre de couple : 1. Société Nautique Basse-Seine 2. Rowing-Club. — Huit de couple : 1. Equipe mixte Société Nautique Basse-Seine et Rowing-Club ; 2. Rowing-Club.

CANOTS AUTOMOBILES

Samedi 30 septembre.

Meeting de Burnham on Crouch (Angleterre) :
Canots de 12 m. (48 km.) : 1. *Napier II*, en 1. h. 32 m. 47 s. 2/5 ; 2. *Napier.*
Canots de 9 m. (32 km.) : 1. *Javelin*, en 1 h. 56 m. 59 s. 3/5 ; 2. *Baby II.*
Canots de 7 m. 50 (23 km.). 1. *Takumono.*

COURSE A PIED

Dimanche 1er octobre.

Marathon versaillais (22 kilomètres) : 1. Bonheure (S. A. M.), 1 h. 20 m. 18 s. ; 2. Lefol (V. R.), 1 h. 21 m. 5 s. ; Le challenge Peronin est gagné par le S. A. M.
Marathon de la F. C. A. F. (40 kilomètres) : 1. Walch (Ind.), 2 h. 37 m. ; 2. Samuel (V. A. S.), 2 h. 39 m. ; 3. Beaufumé (C. S. C.).
Marathon belge (35 kilomètres) : 1. Lesage, 2 h. 12 m. ; 2. Bosquet ; 3. Porrekens ; 4. Debry ; 5. Doyen.

CYCLISME

Lundi 25 septembre.

Vélodrome Buffalo ; Coupe Dubonnet : 1. Avrillon ; 2. Gomès ; 3. Matthews ; 4. Delage. Le Challenge reste définitivement acquis à Avrillon.

Dimanche 1er octobre.

Vélodrome du Parc des Princes : Match national. 3 manches : 1. Poulain ; 2. Dupré ; 3. Jacquelin. — 50 kilomètres : 1. Simar ; 40 m. 40 s. ; 2. Miquel à 50 mètres ; 3. Lorgeou.
Handicap du mille : 1. Poulain (scratch) 1 m. 57 s. ; 2. Rettich (30) ; 3. Del Rosso (50).

HIPPISME

Lundi 25 septembre.

Maisons-Laffitte : *Prix de la Manche* (10.000 fr.) : 1. Poliorcete (Cormack). — *Handicap de la Tamise* ((25.000 fr.) : 1. Salambo (Wood). — *Prix du Tibre* 10.000 fr.). 1. Neuil (G. Bartholomew) ; 2. Maillop

Mercredi 27 septembre.

Maisons-Laffitte : *Prix du Volga* (10.000 fr.) : 1. Presto II (Ransch. — *Handicap de la Seine* (25.000 fr.) : 1. Priam (Clapson) ;

Jeudi 28 septembre.

Saint-Ouen : *Prix Fragoletto* (10.000 fr.) : 1. Le Puritain (Chapmann).

Vendredi 29 septembre.

Maisons-Laffitte : *Prix de l'Escaut* (15.000 fr.) : 1. Saint-James (Spears) ; — *14e Prix Biennal* (20.000 fr.) : 1. Prestige (Ransch) ; 2. Lecteur (G. Stern) ; 3. Syphon (Cormack). — *Prix du Tage* (10.000 fr.) : 1. Gant-Blanc (Bellhouse) ; 2. Heronry (Carrigan).

Dimanche 1er octobre.

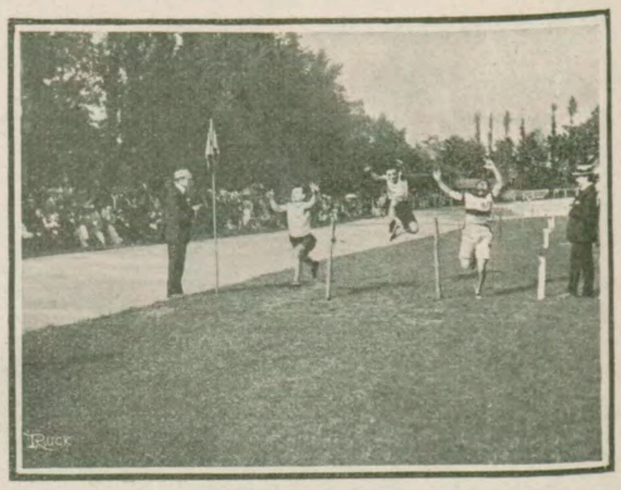
Longchamp : *Prix Vermeille* (40.000 fr.) : 1. Brienne (Ransch) ; 2. Clyde (Cormack) ; 3. Luzerne (Bartholomew). — *Prix du Prince d'Orange* : 1. Presto II (Ransch) ; 2. Genial (Bellhouse) ; 3. Caïus (G. Stern). — *Prix de Cheffreville* (8.000 fr.) : 1. Adam (G. Stern) ; 2. Parfait (Sparkes) ; 3. Francport (Cormack).

LE CHAMPIONNAT DU GARD

Simon. Fabre. Robert. Bouisson.

Le Championnat du Gard (fond, 100 kilomètres amateurs), qui s'est disputé sur le parcours Nîmes-Avignon-Nîmes, *via* Tarascon.

LES SPORTS A JARNAC



Goupillaud. Campana. Delmas.

Finale du 60 mètres (plat), à Jarnac. Arrivée de Goupillaud (Union sportive lagnacaise), battant Delmas (S. A. B.) d'une poitrine ; Campana, 3e.

CHAMPIONNAT DE NATATION DE MARSEILLE

Dimanche 23 septembre, s'est disputée, à Marseille, la Coupe de France (U. S. F. S. A,). Dans l'épreuve des 1.852 m., Peyron, de l'O. M., s'est classé premier, en 41 m. 34 s.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE EN COUPLE

Delaplane. Delaporte. Pichard. Hénon. Hovemann. Roquebert Doyen Peltzer.

LE CHAMPIONNAT A 8 RAMEURS DE COUPLE

Les Championnats de France en couple, à 4 et 8 rameurs, se sont courus, dimanche dernier, dans le Bassin d'Asnières-Courbevoie, sur un parcours de 1.800 mètres en ligne droite. L'épreuve à 8, challenge Louis Doyen, est revenue à l'équipe mixte Basse-Seine-Rowing-Club.

Doyen. Hénon. Delaporte. Delaplane.

L'ÉQUIPE GAGNANTE DE L'EPREUVE A 4 DE COUPLE

C'est encore l'équipe de la Basse-Seine qui a triomphé dans le championnat à 4 de couple. Delaplane était à la nage; Doyen, le président de la Basse-Seine, au 4. Le team des Bleu et Jaune a gagné, par une longueur, devant le Rowing-Club.

AVANT LA COUPE VANDERBILT

Une coupe Gordon-Bennett américaine — Les qualifiés des Eliminatoires ne sont pas tous retenus par le jury pour la finale — Une voiture à vapeur dans la course

C'est dans huit jours que se disputera l'épreuve pour la Coupe Vanderbilt, offerte par M. W.-K. Vanderbilt, le célèbre sportsman américain et qui peut être considérée comme le pendant, pour le Nouveau Monde, de celle fondée par cet autre citoyen des Etats-Unis, M. James Gordon-Bennett.

Il serait puéril de le nier, l'industrie automobile fait chaque jour, de l'autre côté de l'Océan, de nouveaux progrès, avec l'outillage remarquable que possèdent les usines américaines et que nous sommes, le plus souvent, obligés de leur emprunter, avec les capitaux formidables dont peuvent disposer les fabricants de là-bas, et disposer avec une audace dont on s'effraie dans notre vieille Europe, on peut prévoir le jour où le monde américain sera fermé à notre fabrication. Il faut déjà les fortunes de milliardaires pour ne pas hésiter devant les droits de douanes colossaux dont sont frappées les automobiles européennes. Quand on fabriquera en Amérique des voitures qui vaudront les nôtres, et qui coûteront beaucoup moins cher, c'en sera bien fait de notre exportation. Et le lendemain, on peut en etre sûr, ce sera notre propre marché qui sera envahi par la voiture américaine, comme il l'a été par la machine à coudre, la machine à écrire, la bicyclette, la montre et tout l'outillage mécanique à bon marché. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les catalogues américains pour se rendre compte que ce danger n'est pas un vain rêve.

Nous n'en sommes pas encore là. La piètre figure qu'ont faite les représentants de l'Amérique au Circuit d'Auvergne est de nature à nous rassurer. Mais il n'en est pas moins bon que nos marques européennes aillent montrer là-bas, au public des Etats-Unis, ce qu'elles sont capables de faire sur les routes américaines.

L'an dernier, déjà, l'industrie française prit les deux premières places avec Heath, sur Panhard et Levassor, qui couvrit les 456 kilomètres en 5 h. 26 m. 45 s., précédant de 1 m. 28 s. Albert Clément, sur Bayard-Clément ; Lyttle, sur sa 8-cylindres Pope-Toledo finit troisième, près d'une heure après. Les autres concurrents avaient abandonné. Gabriel, qui était en tête au troisième tour, avait failli être pris en écharpe par un express devant lequel il était passé à moins de 10 mètres.

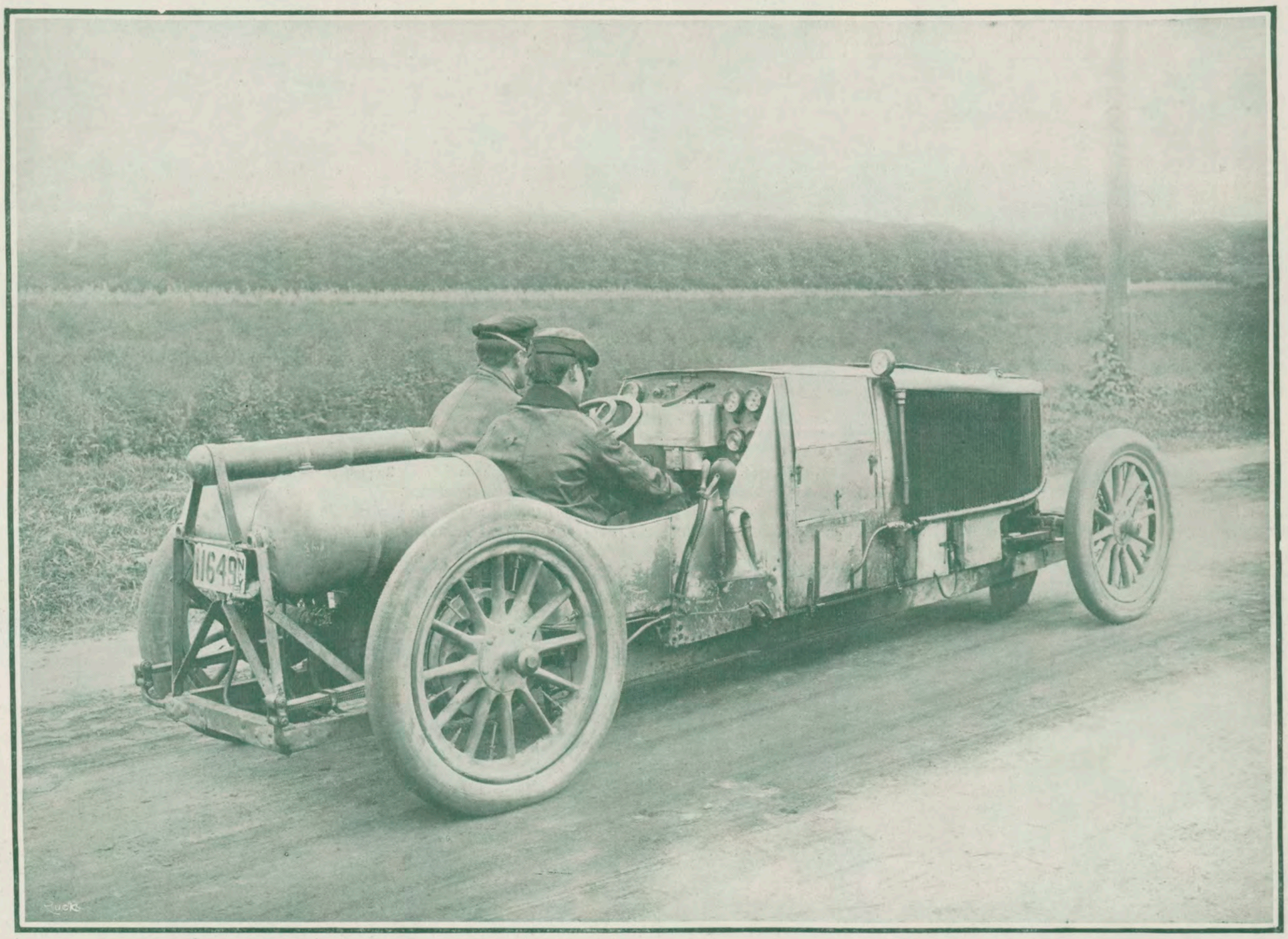
Des éliminatoires ont été disputées la semaine dernière pour désigner les cinq voitures qui défendront contre les couleurs européennes les *stars and stripes* Sur dix concurrents qui se présentèrent au départ, six montaient des voitures de touristes de 40 et 50 chevaux.

Ce furent précisément celles qui finirent le mieux le parcours dans l'ensemble, puisque, finalement, deux voitures de course seulement se trouvèrent classées dans les cinq premières, la 60-chevaux Pope-Toledo de Dingley, et la 120-chevaux Locomobile de Tracy qui finissaient première et seconde. La moyenne du premier était superbe : un peu plus de 90 kilomètres à l'heure, tandis que celle de Heath, l'an dernier, était de 83 kilom. 600. Mais il faut tenir compte que le Circuit était tout différent de celui de l'an dernier et ne mesurait que 180 kilomètres au lieu de 456. On ne peut donc pas baser sur ce résultat une appréciation quelconque. Deux jours après la course, un coup de théâtre se produisit. Le Comité d'organisation prit une mesure énergique, excellente si l'on se place au point de vue logique, mais difficilement défendable au point de vue sportif.

Il éliminait d'office les trois voitures de tourisme classées 3e, 4e et 5e et les remplaçait par la Pope-Toledo de Lyttle, la Walter Christie de Breeze (la fameuse voiture à deux essieux moteurs), et la White Steamer de Ford. Il est certain que ces trois voitures, éliminées par suite d'accidents, sont bien plus capables de lutter contre les voitures françaises.

Le White Steamer est la première voiture de course sur route construite par la maison White ; elle est établie sur le modèle de la voiture de piste. Son nom indique assez que son moteur est mû par la vapeur. Le réservoir à eau est placé dans la partie conique de l'avant et entouré du radiateur caractéristique. Le réservoir à pétrole est placé derrière le conducteur. L'arbre propulseur attaque directement l'axe arrière. Elle marchait très bien dans les éliminatoires quand elle a brisé son cardan.

M. R.



La 40-chevaux White Steamer, de H. Ford.

Cette voiture, qui avait dû abandonner dans les éliminatoires, par suite d'accident, a été qualifiée d'office par le Comité pour faire partie de l'équipe américaine de la Coupe Vanderbilt.

NOS ÉCHOS

Un savon pratique, hygiénique, recommandé aux automobilistes

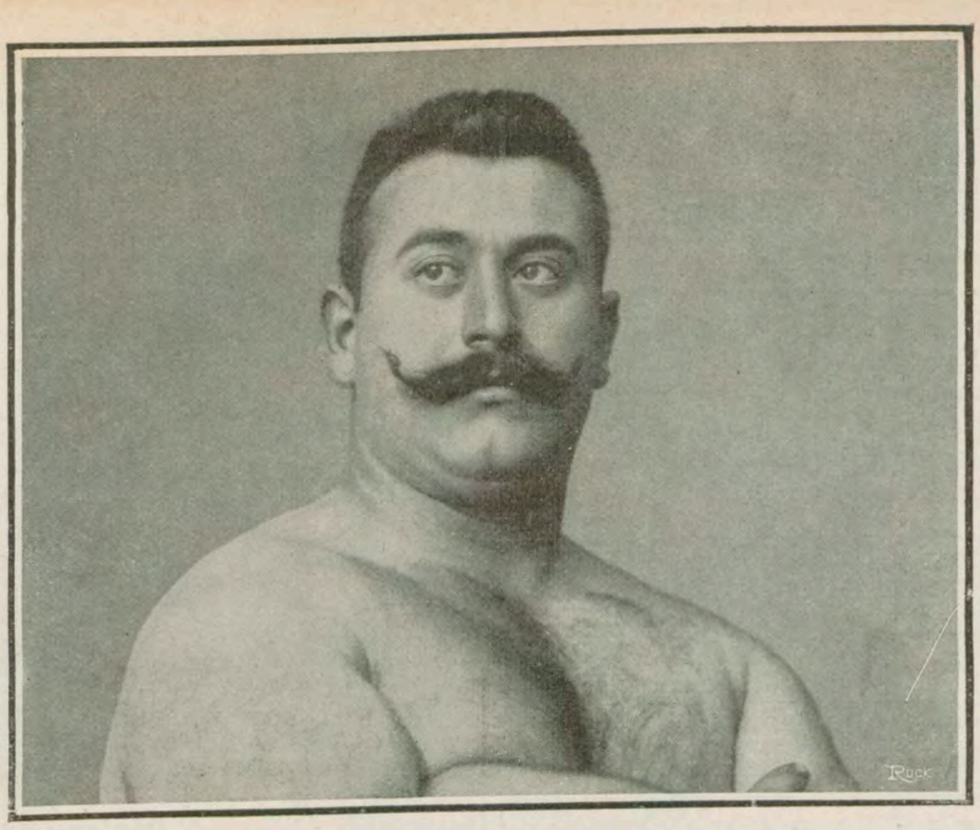
différents savons dont on se sert pour se débarasser des taches de cambouis, graisse, etc., sont emploi peu commode, étant en pâte, ou même ides, et de plus ont l'inconvénient d'abîmer la .

vec le Ben-Soap, on évite ces désagréments; se entant sous forme de savonnette ordinaire, il est e à manipuler, instantanément il donne aux s une blancheur éclatante, et a l'immense avande raffermir et de donner un velouté à la peau. avon est du reste recommandé par les docteurs. tous renseignements, s'adresser au dépôt général, 26, rue de Constantinople, et pour la vente, aux ls magasins du Printemps.

A nos Lecteurs

Lecteurs de la *Vie au grand Air* peuvent poser à journal toutes les questions touchant le sport; placeme.. leur sera réservé et les rédacteurs us compétents répondront à ces questions.

Lecteurs de la *Vie au grand air* peuvent faire



Démétrius S. Tafulos, un célèbre athlète de Patras.

NOS ÉCHOS

toutes les critiques et toutes les observations possibles sur le texte et les illustrations des numéros; ***nous tenons avant tout à satisfaire notre clientèle***

Les lecteurs de la *Vie au grand air* peuvent nous indiquer toutes les manifestations sportives qui les intéressent : ***notre seul but est d'être agréable à nos lecteurs***

La *Vie au grand air* tient à être en communion d'idées absolue avec ses lecteurs, — ***qui tous peuvent devenir ses collaborateurs***.

Je sais tout

Dans le volume X de *Je sais tout* :
Articles de Pierre Baudin, ancien ministre ; Armand Dayot ; Philippe Berthelot ; Jules Claretie, de l'Académie Française ; professeur Metchnikoff ; Joseph Renaud ; le sénateur Piot ; Franc-Nohain ; Gastinne-Renette ; Docteur Marie ; Rémon.

Musique et vers de Edmond Haraucourt, Henry Bataille ; Jean Nouguès.

Illustrations de Macchiati ; René Lelong ; J. Wely ; Guillonnet ; J. Camoreyt ; Du Mondt.

Hors texte de *Henner*.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

suite de notre dernier Bulletin concernant le sage des voitures, nous avons reçu d'un de nos rs la lettre suivante :

ous dites, dans votre dernier Bulletin, que lorspèse une voiture, théoriquement les roues qui rtent le train pesé peuvent être placées orte où sur le tablier de la bascule, à la contoutefois que les roues qui supportent l'autre n'appuient pas sur ce tablier. Vous ajoutez, ois, que, cependant, étant donné le jeu qui a produire dans les articulations de la bascule, t toujours mieux, en pratique, se rapprocher le ossible du centre du tablier. Or, d'un autre côté, ture est placée dans un sens qui correspond à celui du tablier, ou, en d'autres termes, l'empattement est dans le sens de la longueur du tablier. Mais, de la sorte, si, avec un châssis très long, on peut encore suivre votre méthode et se rapprocher assez près du centre du tablier, la chose devient impossible avec un châssis court.

« Il y aurait un excellent moyen de tout concilier, et nous sommes surpris que vous ne l'ayez pas indiqué ; ce serait que vous disiez que la voiture doit être placée en sens inverse, c'est-à-dire la voie se trouvant dans le sens de la longueur du tablier. La largeur du tablier étant toujours relativement assez peu considérable, on pourra dans tous les cas, disposer la voie de telle sorte que les roues du train pesé soient bien au centre du tablier, et cela sans crainte, en aucune façon que les roues supportant l'autre train puissent gêner en quoi que ce soit la pesée.

« Si vous n'aviez pas pensé à cette solution, ce qui me surprendrait, je vous la livre pour ce qu'elle vaut.

« Veuillez agréer, etc., etc. »

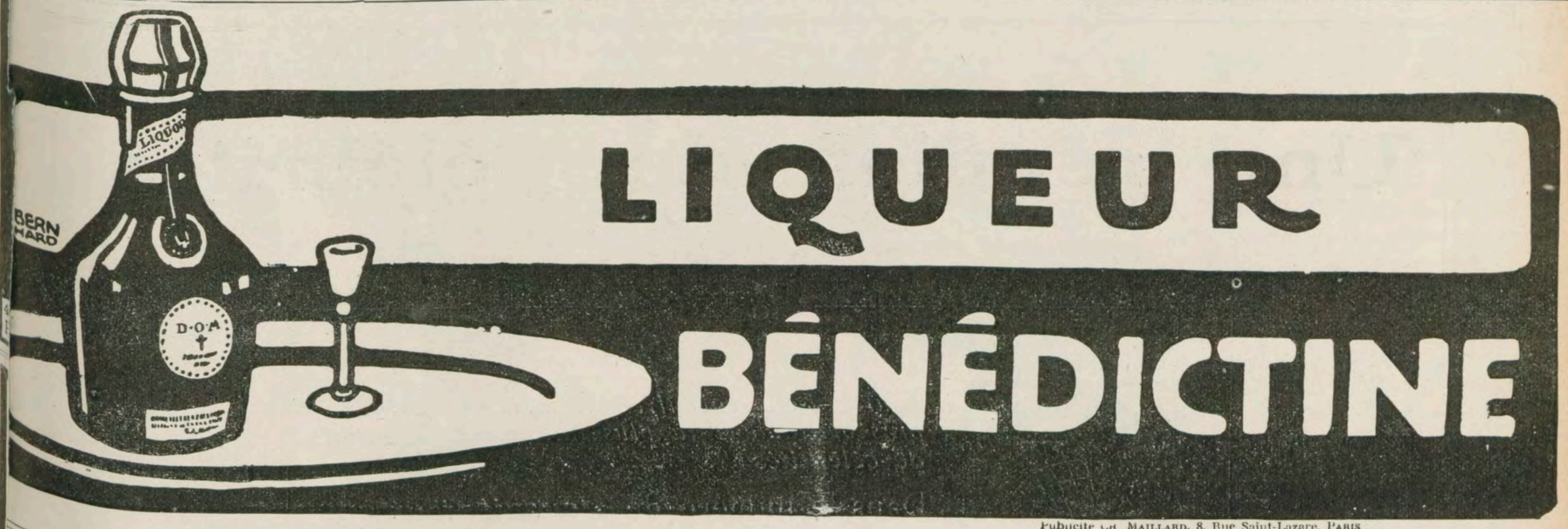
Notre correspondant a parfaitement raison, nous nous empressons de le déclarer. Et il y a longtemps que nous nous étions rendu compte que ce mode d'opérer était préférable.

Si nous ne l'avons pas indiqué cependant, c'est qu'il n'est pas toujours facile de procéder de la sorte. En effet, il faut, pour cela, que les abords de la bascule soient parfaitement dégagés, ce qui n'est pas souvent le cas : pour pouvoir placer exactement le train à peser dans ce sens, il faut exécuter des manœuvres qui demandent une place assez considérable ; or, si, comme c'est la plupart des cas, la bascule se trouve dans une cour, ou sur une voie publique d'une largeur moyenne, les manœuvres nécessaires sont, en général, excessivement difficiles à exécuter, sinon impossibles. Par contre, on peut toujours aborder un tablier dans le sens de la longueur, puisqu'il est destiné à supporter la charge dans ces conditions. Le procédé que nous avions indiqué était donc plus simple et celui auquel on pouvait avoir recours dans tous les cas. Il évitait, en outre, des manœuvres multiples puisque, après avoir pesé l'avant de la voiture, il suffirait de l'avancer un peu sur le tablier pour avoir le poids total, et enfin de l'avancer un peu plus pour peser l'arrière.

Mais nous ne voyons que des avantages à employer le moyen indiqué par notre correspondant aussi souvent que l'accès de la bascule le permettra.

Et nous sommes heureux que la lettre de notre correspondant nous ait fourni l'occasion de dire ce que nous pensions de ce procédé. La meilleure manière que nos lecteurs puissent avoir de nous témoigner l'intérêt qu'ils portent à nos Bulletins, est de nous signaler toutes les objections qu'ils peuvent faire naître dans leur esprit. Nous sommes d'ailleurs tout prêts, comme nous l'avons toujours été, à répondre, soit dans nos Bulletins, soit par lettre spéciale, à toutes les questions de cette nature qui nous seraient posées.

Michelin et Cie.



Publicité CH. MAILLARD, 8, Rue Saint-Lazare, PARIS

Enfin ! Le petit Magazine dont nous annoncions la prochaine apparition pourra incessamment fixer à sa naissance une date certaine.

Il peut faire plus dès à présent ! Préoccupé de se constituer un état civil, il s'est choisi un nom. et combien brillant ! combien prometteur !

Jeunesse !

Jeunesse ! **c'est la joie !** ***Jeunesse !*** **c'est la vie !!** ***Jeunesse !*** **c'est l'avenir !!!**

Tous ceux qui lisent et qui pensent, tous ceux qui se préoccupent de donner à leurs loisirs une occupation agréable et saine, tous, sans exception, voudront lire **Jeunesse !**

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Assurances Sportives

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (2572)

Automobiles

On trouve immédiatement à la maison Maurice Outhenin-Chalandre (Cher Gaëtan de Knyff, directeur, 4, rue de Chartres, à Neuilly-Porte-Maillot), 32, avenue de la Grande-Armée, Paris, des châssis et voitures :

Panhard-Levassor, 15, 18, 24, 35 et 50 HP *Renault frères*, 14[20 et 20[30 HP. Nombreuses occasions. Accessoires. Téléph. 538-57 et 511-47. (2573)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2574)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, objets d'art. Henry, expert, 12, rue Le Peletier. Entresol. Téléphone 297-21. * (2575)

Tennis

Tennis non couvert, 148, rue de Vaugirard, location trimestrielle. Salon, vestiaire, etc.* (2576)

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 26 octobre 1905.

PROPRIÉTÉ A PARIS. RUE DARRAU

16 bis et 18. — 52.559 francs. — Me Beau, avoué, 24, avenue Victoria.

TERRAIN avec constructions industrielles, à Paris, rue de Toul, 33. Cont. 1032 m. 32 Libre locat. Adj, s. 1 ench. Ch. not. Paris le 17 octobre. M. à p. 46.000 fr. S'ad. à Me Robin, not. 2, r. du 4-Septembre.

Vente au Palais, le 19 octobre 1905 à 2 heures d'

UN TERRAIN SIS A NOISY-LE-GRAND

(Seine-et-Oise) lieu dit "le Trou à sable" ou "La Varenne", d'une contenance de 25.849 m. 77 environ.

Mise à prix : 32.667 francs.

S'adresser à Me Collin, avoué, boulevard de Strasbourg, 19, Mes de Cagny et Adam, avoué Me Chabrol, curateur aux successions vacantes et à Me Agnellet, notaire.

Spécimen d'une illustration de *Fermes et Châteaux*.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

VIA ROUEN, DIEPPE ET NEWHAVEN

par la gare SAINT-LAZARE

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (dimanches et fêtes compris) et toute l'année. Trajet de jour en 8 h 1/2 (1re et 2e classes seulement).

GRANDE ECONOMIE

Billets simples, valables pendant 7 jours : 1re classe 48 fr. 25 ; 2e classe, 35 fr. ; 3e classe. 23 fr. 25.

Billets d'aller et retour valables pendant un mois : 1re classe. 82 fr. 75 ; 2e classe, 58 fr. 75 ; 3e classe, 41 fr. 50.

Départs de Paris-Saint-Lazare 10 h. 20 matin, 9 h. 30 soir ; arrivées à Londres (London Bridge, Victoria), 7 h. soir, 7 h. 30 matin.

Départs de Londres (London-Bridge, Victoria) 10 h matin, 9 h. 10 soir ; arrivées à Paris-Saint-Lazare, 6 h. 40 soir, 7 h. 5 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et vice-versa comportent des voitures de 1re et de 2e classe couloir avec w.c. et toilette ainsi qu'un wagon-restaurant ceux du service de nuit comporte t des voitures à couloir des trois classes avec w.-c. et toilette. La voiture de classe à couloir des trains de nuit comporte des compartiments à couchettes (supplément de 5 fr. par place). couchettes peuvent être retenues à l'avance aux gares Paris et de Dieppe moyennant une surtaxe de 1 fr. couchette.

La Compagnie de l'Ouest envoie franco, sur demande affranchie, un bulletin spécial du service de Paris à dres.

RESTAURANT BASS

SPÉCIALITÉ DE BOUILLABAISSE

5, quai de la Fraternité, MARSEI

BRISTOL-HOTEL, TANGE

Une réunion de Célébrités

?

Où pourra-t-on rencontrer, le mois prochain, la plus brillante et la plus intéressante ***réunion de célébrités*** *?*

Dans le numéro de ***Je sais tout*** qui paraîtra le 15 Octobre

On y trouve, en effet, des articles sensationnels de MM. le Professeur Metchnikoff, Jules Claretie, *de l'Académie Française;* Pierre Baudin, *ancien ministre;* Armand Dayot, *inspecteur des Beaux-Arts;* le Sénateur Piot, Henry Bataille, Edmond Haraucourt, le Docteur Marie, *médecin principal des Asiles;* Philippe Berthelot, Franc-Nohain, Joseph Renaud, Jean Nouguès, Gastinne-Renette, M. Rémon.

! ! !

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti.

Le Gérant Jarrige